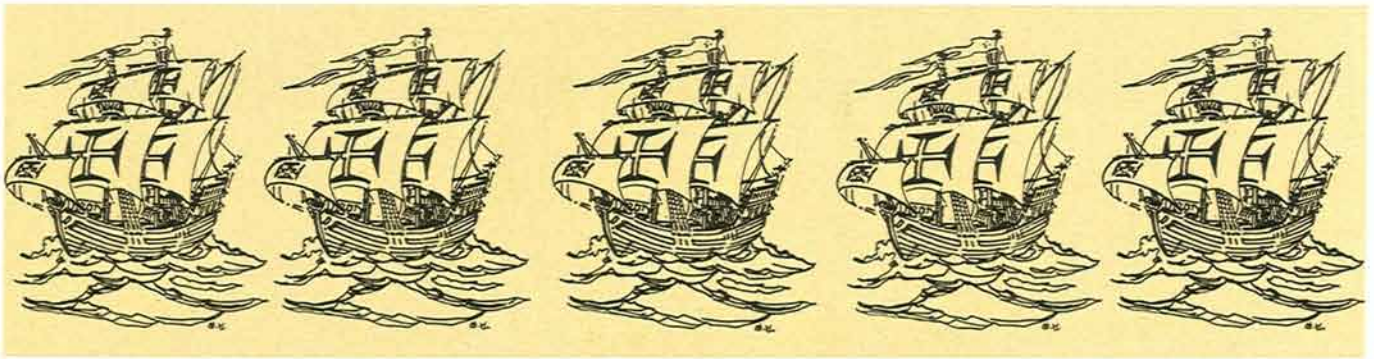
N.º 49 / OUTUBRO 1975 / ANO V

revista da ARMADA

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Gaudi – *Um Arquitecto pouco conhecido*	6
M. do Vale	**Santos Dumont** O Brasileiro que realizou um dos grandes sonhos da Humanidade... Voar	10
Vários	**Voz da Abita**	15
M. Horta	**Notícias Pessoais**	17
M. Baltazar	**Como nasceram e o porquê das Bandas nas Forças Armadas**	18
M. Horta	**Saibam Todos**	20
H. Bonjour	**O Meu País de Poeta**	21
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
M. do Vale / O. Lemos	**Curiosidades**	24
S. Elpídio	**Reportagem**	25
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 49 / OUTUBRO 1975 / ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

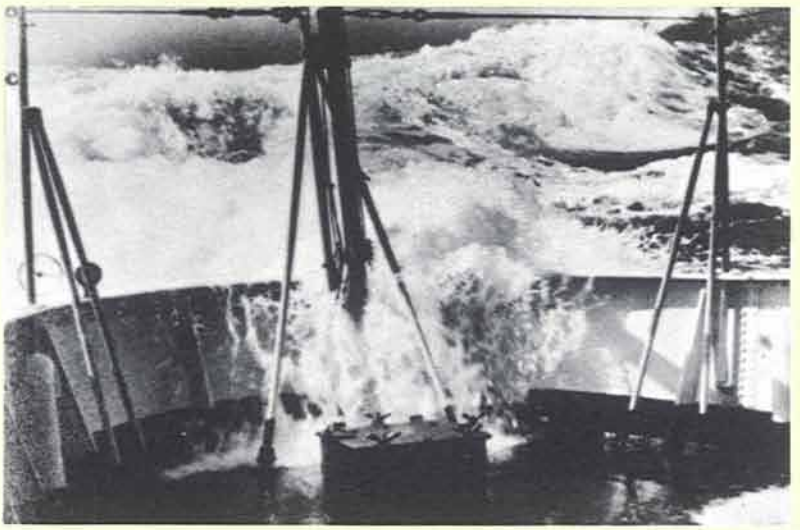
Navio-patrulha «Boavista», no plano inclinado do Arsenal do Alfeite. Um navio no plano é como um peixe fora de água...

(Foto de A. Fernandes, fotóg. do Gab. Fotog. do E. M. A.)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

O «VIRUS» da Marinha



Claro que isto deve suceder em todas as profissões mas, julgo que na Marinha mais que em qualquer outra.
Há dias, um camarada que deixou o serviço efectivo, ao fim de 40 anos, entrou no meu gabinete e exclamou desalentado:
«— Sinto-me completamente vazio...»
Imagine-se, este homem, depois de tudo o que passou por cá, bom e mau, durante uma tão longa carreira, subindo os degraus da hierarquia um a um, sempre na iminência de lhe escorregar um pé... sente-se vazio!
É assim a Marinha. Quanto mais tempo a servirmos e quanto mais nela sofremos, mais lhe queremos e mais custa deixá-la.

Com.

O vice-almirante Carlos Cândido dos Reis.

4 de Outubro de 1910

Data da Morte do Almirante Cândido dos Reis

Foi prematuro o desaparecimento do vice-almirante Carlos Cândido dos Reis, que deveria ser o chefe supremo da revolução que se iniciou na madrugada de 4 de Outubro e que vitoriosamente haveria de implantar a República.

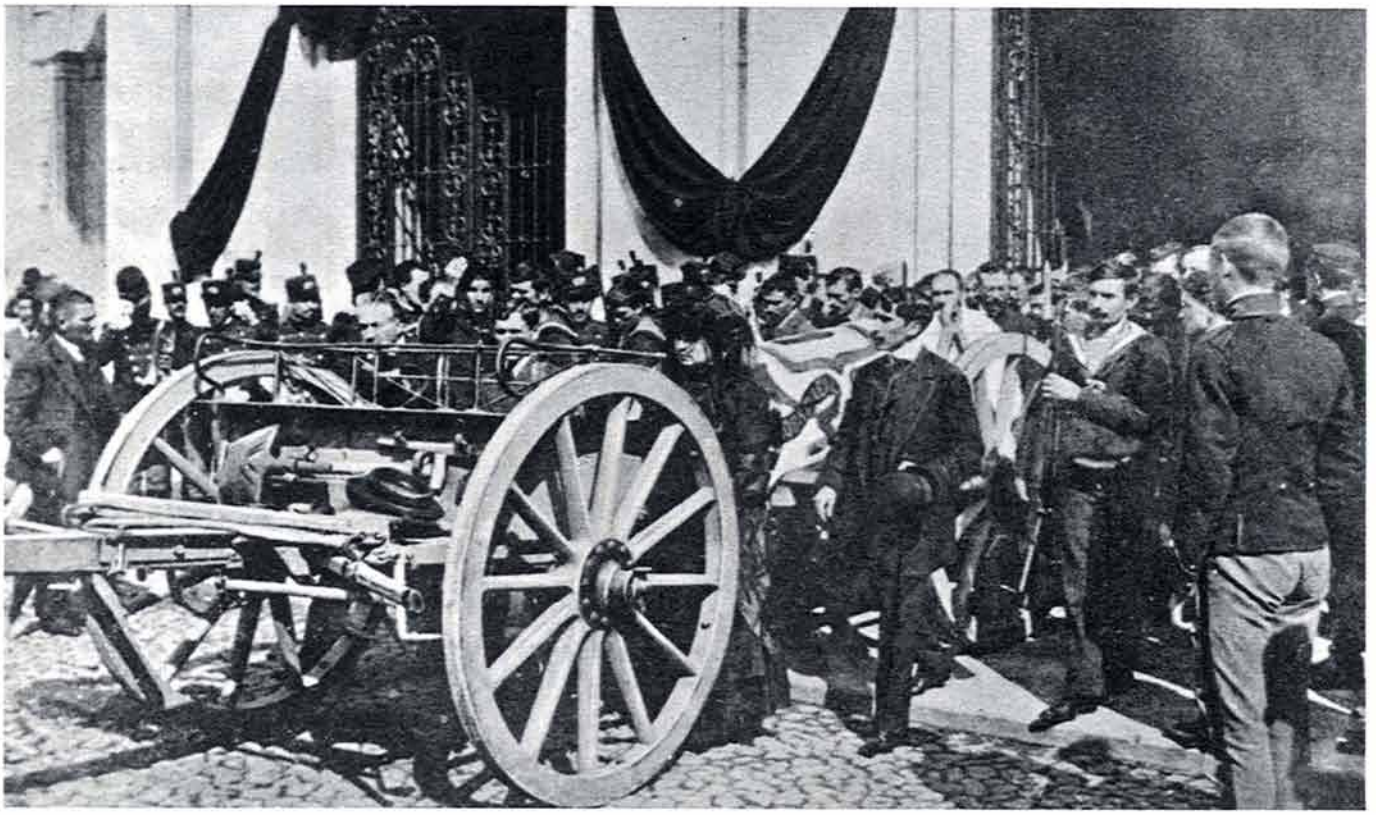
O seu cadáver foi encontrado cerca das 6 horas na travessa das Freiras, a Arroios. Tinha saído de casa de uma sua irmã, na Estefânia, depois das 5 horas. Duas hipóteses foram, então, admitidas: assassínio? suicídio?

Sobre o caso alguém escreveu: «...a versão mais generalizada e aceite foi a de que Cândido dos Reis se suicidara». Mais adiante: «como deveria, porém, ser interpretado semelhante acto de desespero? Não será de admitir que Cândido dos Reis, exarcebando desmesuradamente a apreciação da atitude que o levou a desistir da luta, se tenha julgado indigno de sobreviver à revolução, fosse qual fosse o desfecho da luta?»

Convém esclarecer que na madrugada de 4 de Outubro de 1910, depois da hora marcada para o começo da revolta, o almirante era avisado que «a revolução falhara em terra, os sinais combinados estavam todos trocados e o povo estava a ser chacinado por um dos regimentos que deveriam ser assaltados pelos revolucionários».

Teria sido este aviso que levou o chefe da revolução a considerar que esta tinha abortado e o levaria ao acto de desespero?

Brito Camacho, discutido político de então, sobre a figura



Os funerais nacionais do almirante Cândido dos Reis e do dr. Miguel Bombarda saindo da Câmara Municipal de Lisboa
O dr. Miguel Bombarda, membro do comité civil da Revolução, havia sido assassinado na tarde de 3 de Outubro de 1910.

do almirante escreveria:

«Republicano desde sempre, nunca se urdiu um movimento de conspiração em que ele não entrasse. Pode dizer-se que a republicanização da Marinha fora principalmente ele que a fizera, e o espírito revolucionário que nela desenvolveu, era positivamente a sua obra».

O comandante Ladislau Parreira, que o substituiu no comando das forças navais da revolução, disse do seu chefe, numa carta que escreveu a um amigo:

«A parte que me cabe na implantação da República é tão pequena que se reduz a um simples cumprimento da minha palavra, dada há 13 anos ao meu chorado almirante Reis. Ele foi a alma de todo o movimento revolucionário. Por isso peço a todos os portugueses, e por intermédio do meu amigo aos da minha querida Serpa, que quando hajam de exaltar os feitos de qualquer militar da República, sem esquecerem a bravura desse belo povo, tenham sempre uma saudade para o que foi o primeiro militar da República».

M. Horta
Sarg. aj. L

N. R. — Como é do conhecimento geral uma das principais artérias da nossa capital tem o nome deste oficial da Armada — a Avenida Almirante Reis.

Conversa entre Marinheiros...

Rectificação

Pede-nos o comandante Moitinho de Almeida para rectificarmos uma frase sua, mal interpretada por nós, na «Conversa entre Marinheiros...», publicada no último número. Dizia-se a certa altura, a respeito das crianças da Tanzânia: «Também notei que as crianças em vez de brincar, dedicam o seu tempo à leitura e ao estudo, o que mostra bem a vontade de progredir daquele país». O que queria dizer é que as crianças «além de brincar, dedicam-se, etc., etc.».

Ciências Artes e Letras

GAUDI

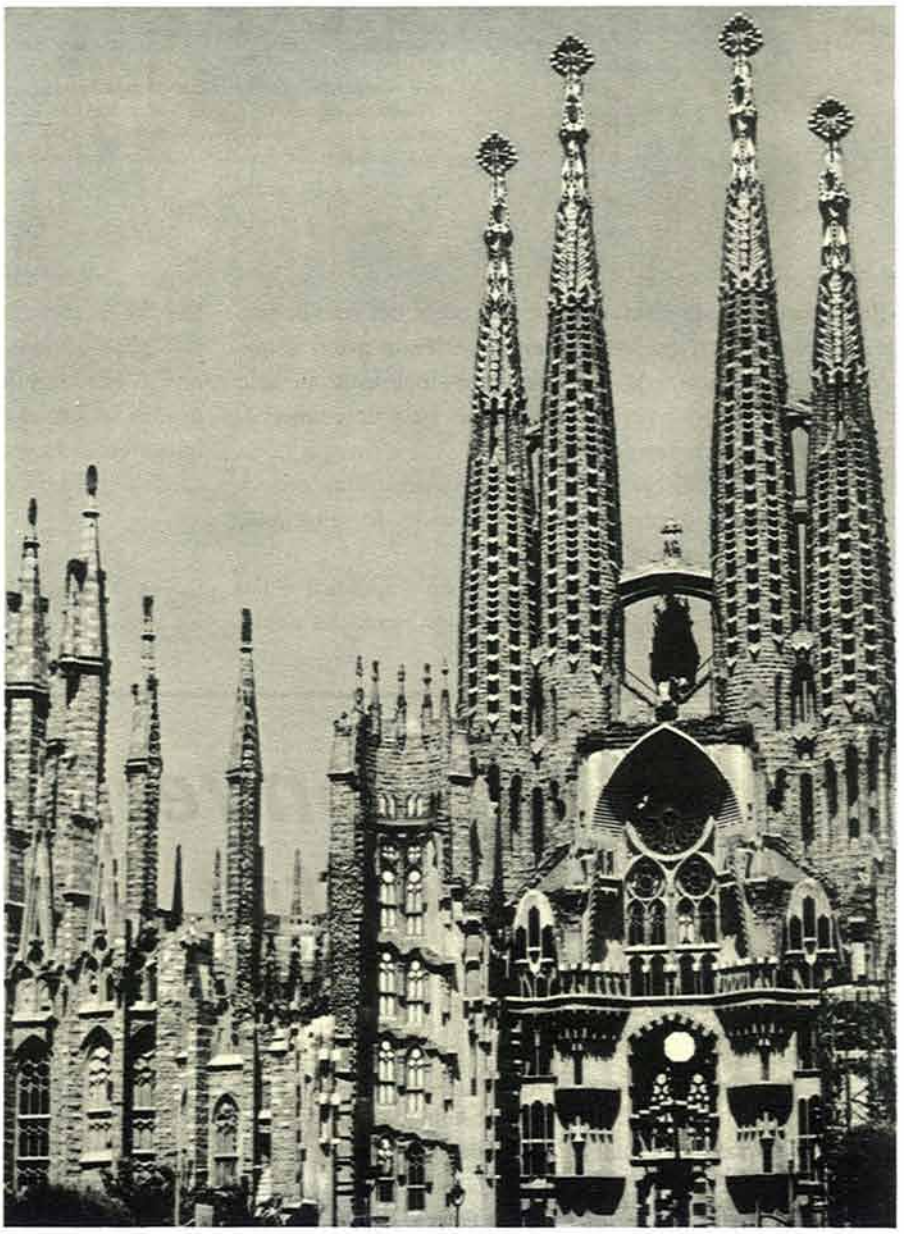
Um Arquitecto pouco conhecido

Quem não seja arquitecto e não tenha ido, casualmente, a Barcelona, por certo nunca terá ouvido falar de António Gaudi, esse estranho e misantropo arquitecto que deixou na cidade, em monumentos da mais controversa e singular concepção, o seu rasto de artista.

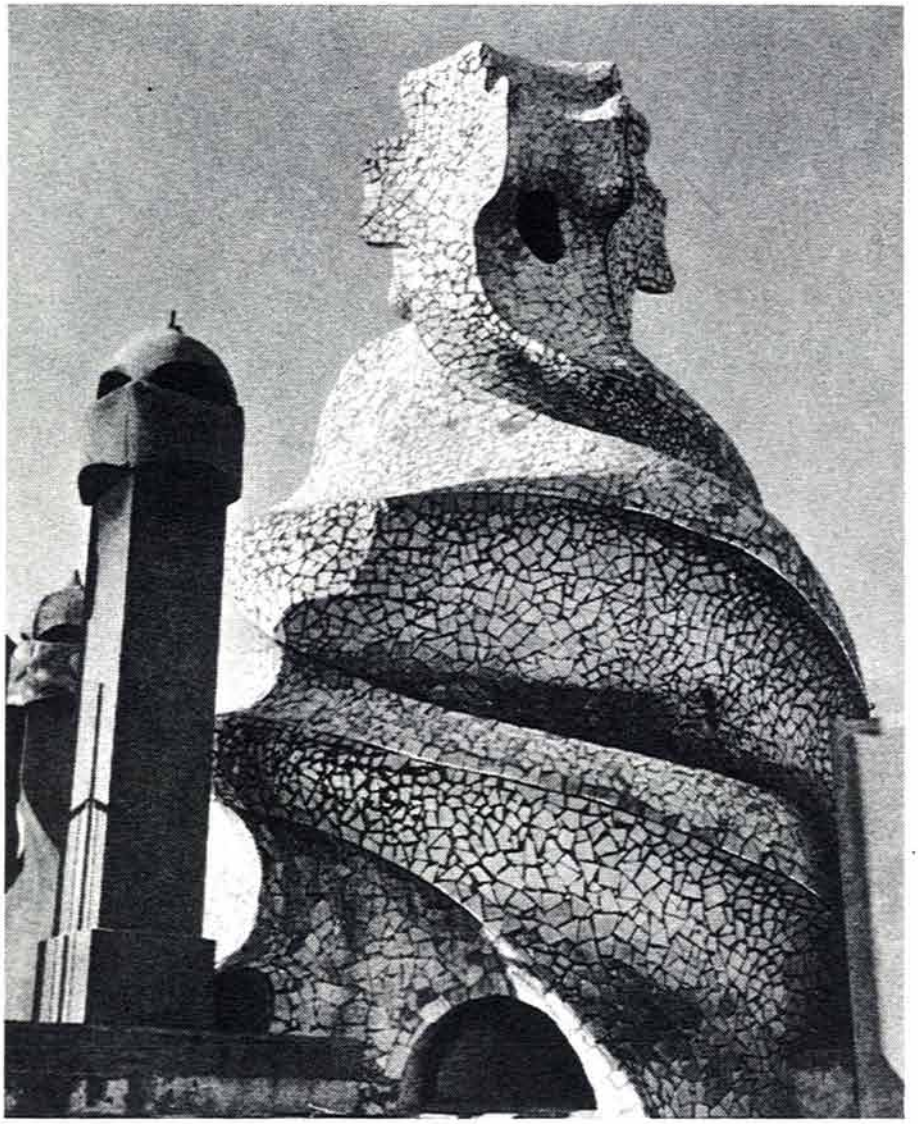
Gaudi nasceu perto de Tarragona em 1852 e aos dezasseis anos foi para Barcelona estudar arquitectura. A sua formação pouco deve às correntes artísticas que caracterizaram a época em que viveu. A chamada «arte nova» era, no que à arquitectura diz respeito, uma arte decadente a ponto de o arquitecto quase se ter transformado num decorador.

Gaudi, no entanto, pretendia fazer reviver o gótico transpondo-o da Idade Média, onde floresceu e cristalizou, para os nossos tempos, descobrindo outras formas e estruturas que apaixonadamente analizava a partir da natureza cujo culto foi para ele, uma obcessão.

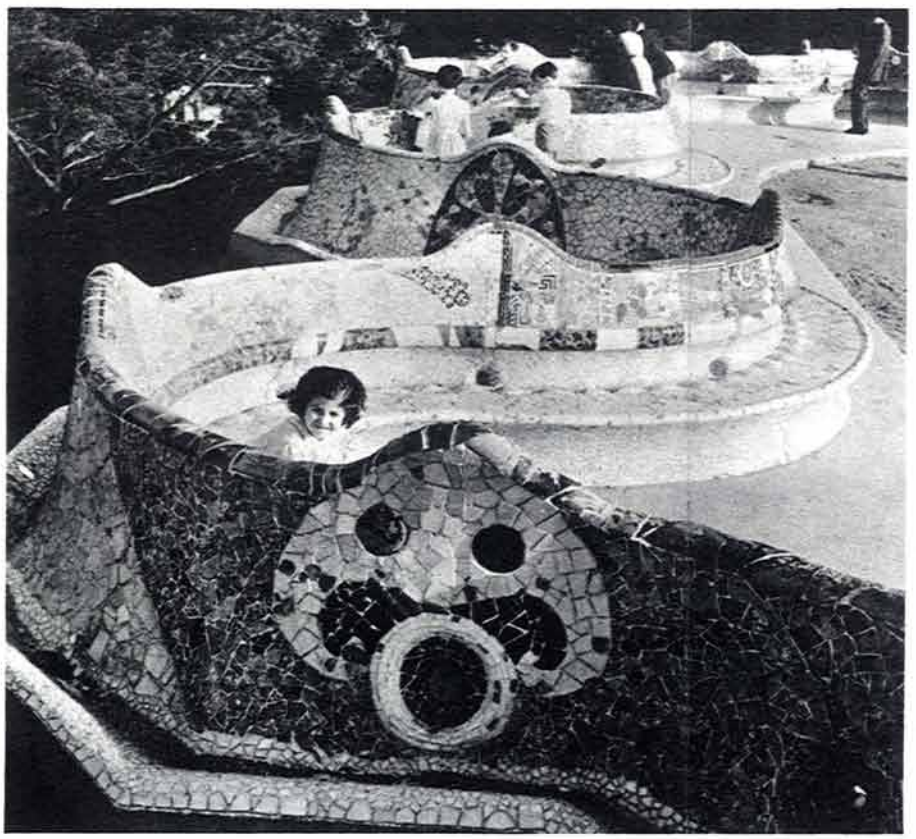
Dos amigos que tinha, foi sucessivamente perdendo o convívio, isolando-se no seu estúdio, trabalhando no sentido de encontrar as leis geométricas que regem as estruturas da natureza. O seu estilo



A catedral, inacabada, da Sagrada Família em Barcelona.



Chaminé em caracol, na casa Milá, coberta de fragmentos de cerâmica branca.



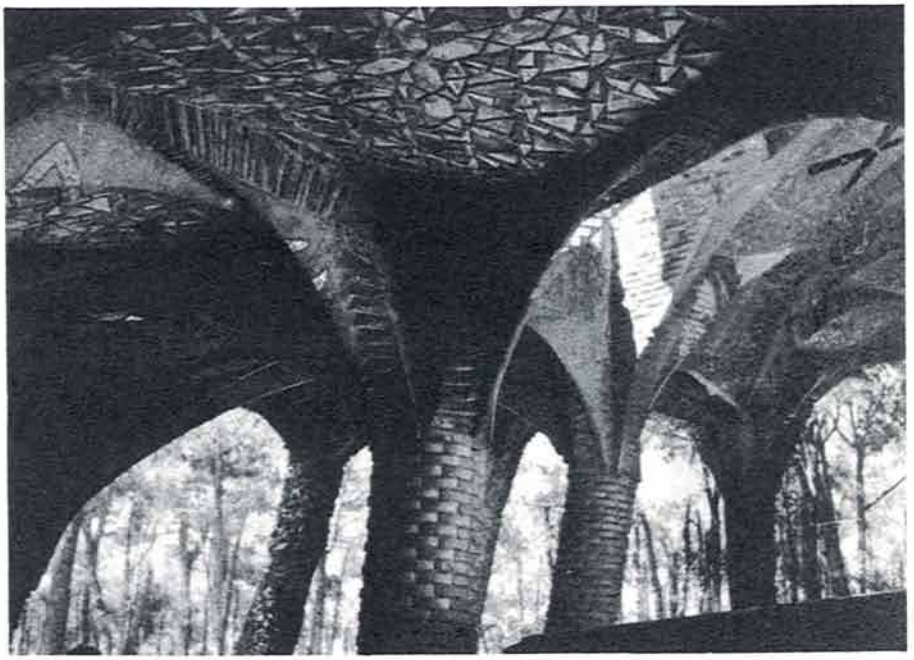
O banco em serpentina no parque Güell.

pessoalíssimo ficou confinado a Barcelona onde avultam a casa Güell com o seu parque e capela e a famosa e inacabada catedral da Sagrada Família para cujo projecto todos os outros edifícios foram por assim dizer experiências. Não chegou a ver concretizado o seu sonho de arquitecto católico pois a grandiosa catedral nunca dispôs dos necessários fundos para o respectivo financiamento. Foi chamada a «Catedral dos Pobres» porque dependia da caridade dos crentes para a sua edificação. O próprio Gaudi, de chapéu na mão, esmolava para as obras. Foi atropelado por um autocarro em frente da fachada da igreja em 1926. Havia trabalhado ali num isolamento que era quase um êxtase. Ainda hoje se vêem, no lugar que foi o seu atelier, junto às fundações da Catedral, muitas esculturas gigantes com que tencionava ornamentar o edifício. Essa decoração inspirava-se na fauna e flora naturais e era constituída na sua maioria por conchas de búzios e caracóis, lagartos e outros animais comuns e até figuras humanas, numa profusão que tornava dispendiosíssima a construção.

Enquanto que outros arquitectos se inspiram nos estilos Romanesco, Bizantino e Mourisco, Gaudi lançava-se em pesquizas que o levaram a adoptar as paredes inclinadas e onduladas e a dar inclinação às próprias colunas como forma de sustentar tectos e abóbadas de maneira a aligeirar todas as estruturas e apoios.

Adoptou o arco parabólico de tal sorte que os tectos e domos são construídos a partir de estruturas tão leves que, lá no alto, parecem apoiados em nada, evidenciando notável virtuosismo arquitectónico. As chaminés dos seus edifícios tinham características muito pessoais, adoptando por vezes a forma genérica dos búzios que cobria com pedaços de cerâmica

Interior da capela Güell. As diferentes inclinações e texturas das colunas sugerem os troncos das árvores no exterior.

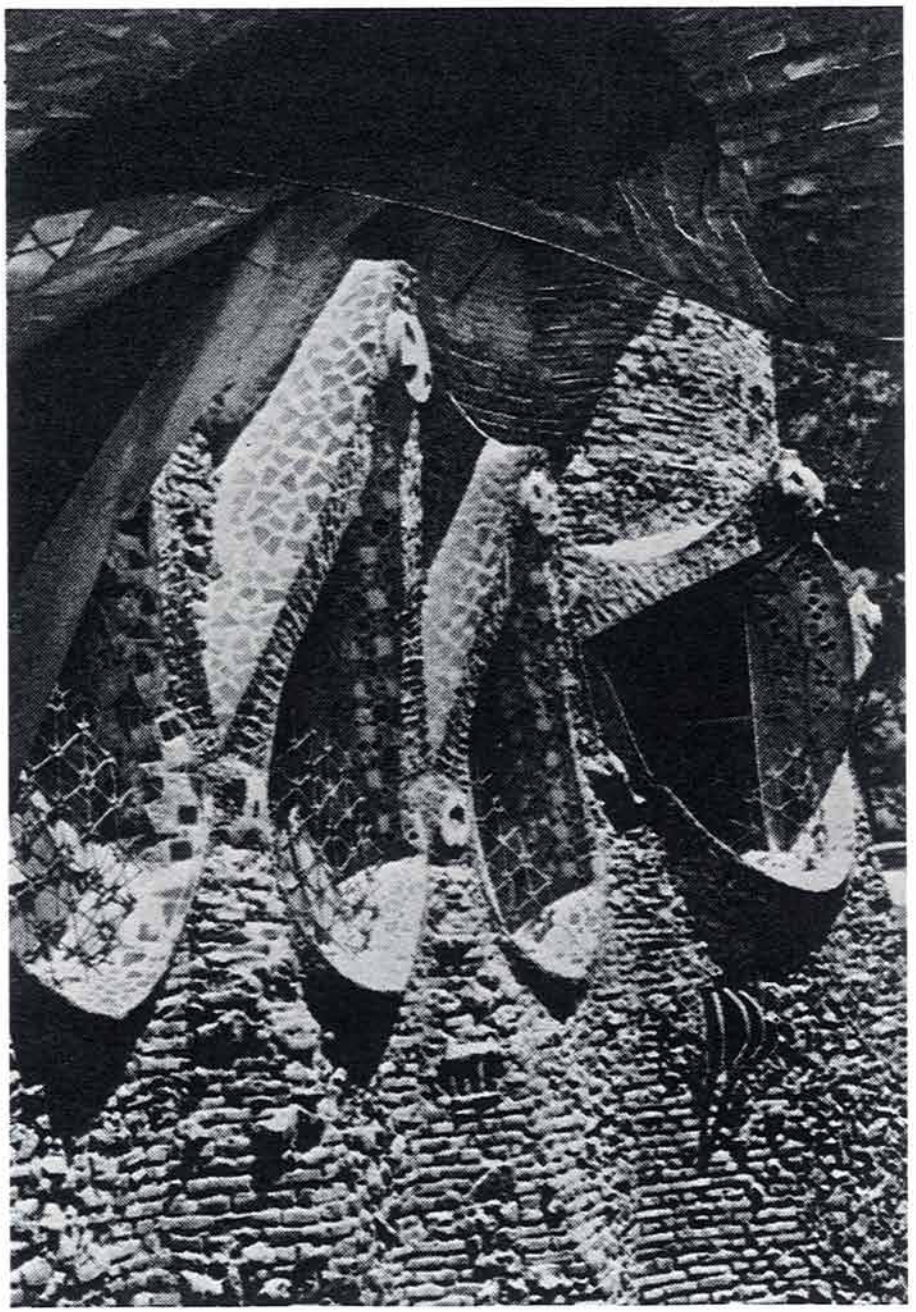


vidrada como na casa de Milá (1905-1910) que construiu para si. Na casa Calvet (1894-1904) as colunas são decoradas como se se tratasse de troncos de árvores. Mais tarde, o tronco dividia-se em ramos que lançam os seus braços em apoio das abóbadas que parecem folhas onde se notam as saliências dos veios das nervuras. Gaudi estudou as curvaturas existentes na natureza e verificou-lhes a grande resistência a despeito da sua leveza aparente. Foi ele o primeiro a substituir por colunas as paredes de apoio e as paredes mestras dos edifícios permitindo dividir as casas mais racionalmente com paredes de tabique de acordo com a função pretendida para cada compartimento. A inovação mais notável no entanto – a coluna inclinada – utilizou-a ele no parque Güell (1900-1904) e na respectiva capela (1898-1914). O parque desenvolve-se em terraços sucessivos na encosta de uma montanha voltada para a cidade e para o mar. A fim de preservar as naturais características do local utilizou a pedra da própria montanha. Desta forma, a arquitectura parece brotar do chão.

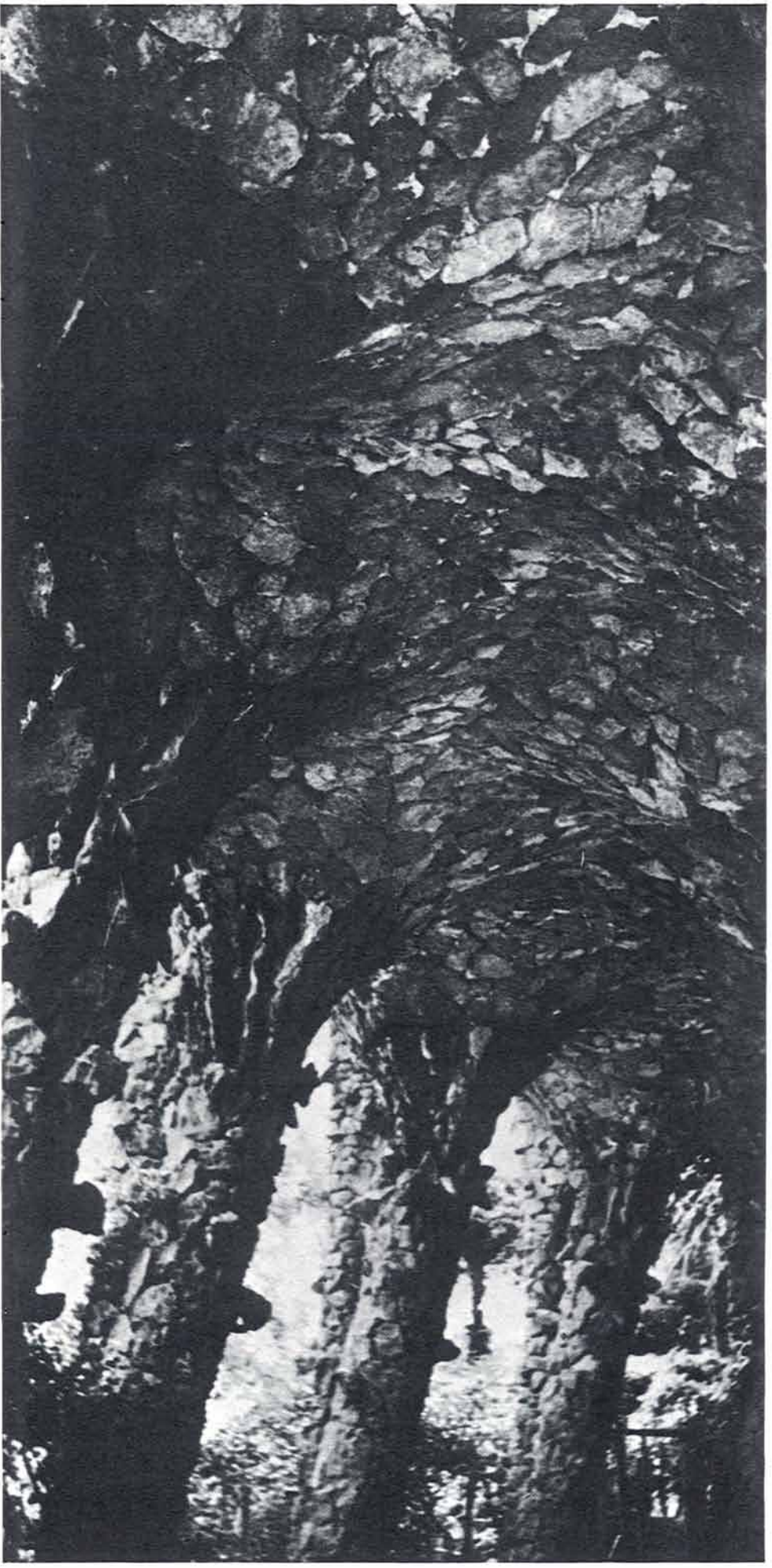
As paredes mestras, os viadutos e os terraços seguem as ondulações da encosta. As linhas curvas das paredes foram determinadas matematicamente.

As colunas tipo árvore que sustentam os viadutos e os terraços foram desenhadas pelo mesmo processo. Por último, deu-lhes um surpreendente carácter escultórico variando a textura e a decoração que vai da pedra nua e em bruto até aos tijolos de formatos diferentes, originando cambiantes de luz e sombra, e aos mosaicos feitos de cacos de cerâmica, telhas e vidros formando desenhos e cores contrastantes.

Os bancos, que também servem



Janelas da capela Güell, como bocas abertas, enquadradas em mosaicos multicor.



Viadutos e terraços do parque Güell. As colunas do tipo árvore, são construídas com pedra do local. A inclinação destina-se a receber e aguentar o esforço em diagonal que sobre elas é descarregado. A textura é impressionante e constituiu novidade na época.

de balaustrada, seguem a linha contínua e ondulante dos terraços. São inteiramente cobertos de mosaicos feitos de pedaços de telhas que foram economicamente aproveitados. O parque torna-se assim um lugar encantador para as crianças, pleno de fantasia e cor.

A capela Güell (que não chegou a acabar) é talvez a obra mais característica e inovadora de Gaudi. Situa-se no meio de um pinhal. As suas colunas inclinadas, de diferentes diâmetros formas e materiais, torcem-se e abrem-se em ramos como autênticas árvores. O casamento com a natureza é aqui uma sugestão imediata. As paredes exteriores são onduladas como os tectos e adoptam a forma do parabolóide hiperbólico. A secção das colunas varia de acordo com os esforços que têm de suportar. As janelas, de tamanhos diferentes, são também de linhas onduladas interessantíssimas. A grande variedade de elementos de formas diferentes não destroi a unidade do conjunto, magnificamente conseguida através de uma mesma família de curvas.

O grande sonho de Gaudi – a Catedral da Sagrada Família – permanece, apesar de inacabado, como a sua obra monumental. Ficou sem tecto nem abóbada. Quedou-se só com um dos quatro portais previstos e com quatro das doze torres-pináculos de audaciosa concepção. A avaliar pelo que foi erguido, ficamos a saber que a fé e perseverança de Gaudi eram bem maiores que a generosidade dos homens...

O. Lemos
Cap.-frag.

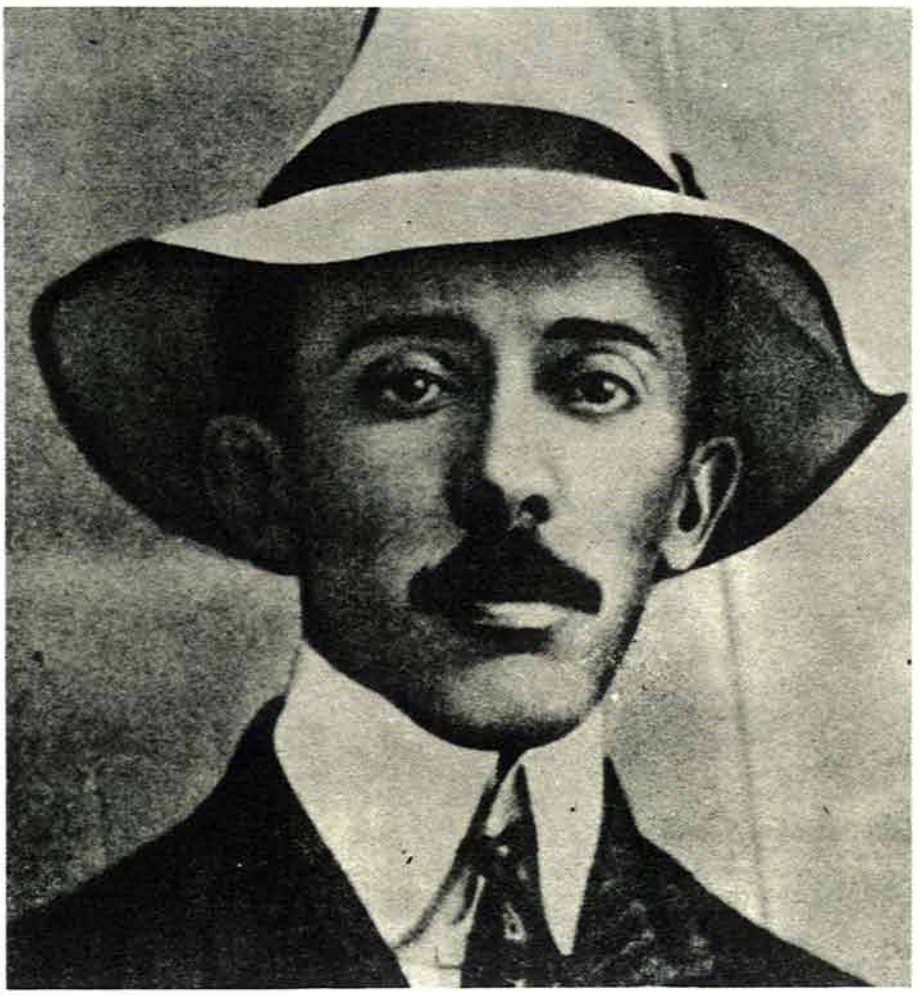
Santos Dumont, o Brasileiro que realizou um dos grandes sonhos da Humanidade... Voar

Marinheiro e aviador, que me orgulho de ter sido, sempre tive grande admiração pelos homens que, com a sua inteligência, a sua coragem, a sua habilidade ou o seu sacrifício, contribuiram para a maravilhosa realidade que é hoje a navegação marítima e aérea. Uma e outra atingiram uma perfeição que ultrapassou os sonhos mais optimistas de todos os pioneiros.

Como podiam, com efeito, os construtores e navegadores das caravelas conceber que viesse a existir um paquete como o «Queen Elisabeth» ou um navio de guerra como o porta-aviões «Nimitz»?

E como podiam os irmãos Wright, Santos Dumont, Louis Blèriot, Sacadura Cabral, e outros famosos heróis da aviação, acreditar que algum dia houvesse um avião de passageiros como o «Jumbo Jet» ou um avião militar como o «Mirage»?

Vamos debruçar-nos um pouco sobre a vida de um desses homens, um dos que mais contribuiu para o desenvolvimento da aviação, o insigne brasileiro Santos Dumont. Prestaremos assim a nossa homenagem, não só ao homem em si, como também à grande nação irmã que foi o seu berço — o Brasil.



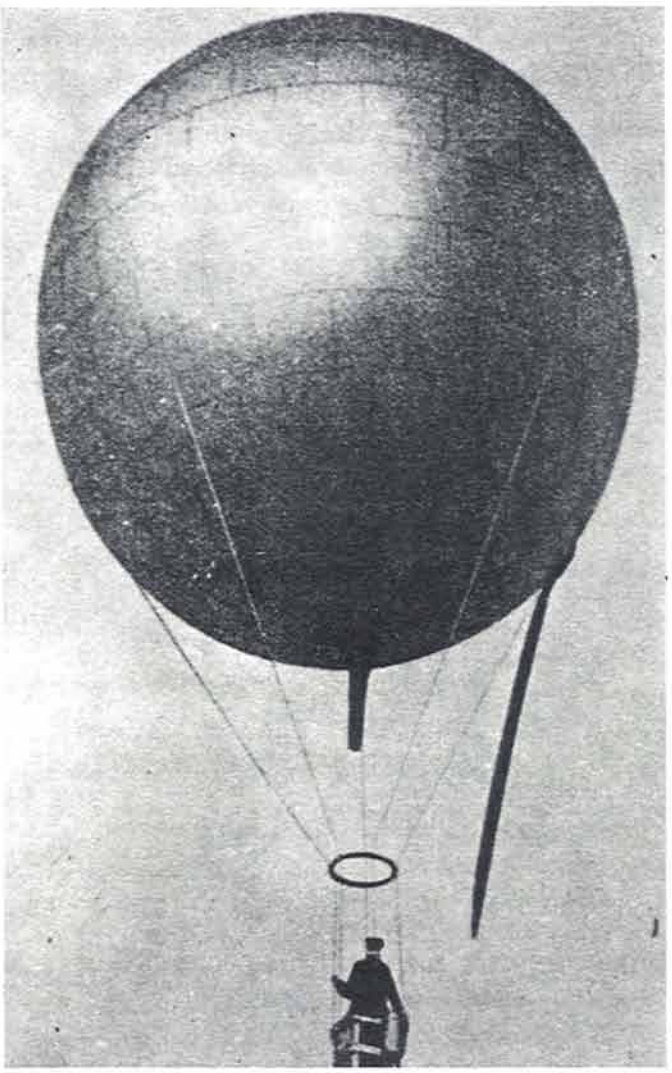
Retrato do grande brasileiro, oficializado pelo Ministério da Aeronáutica do Brasil.

Alberto dos Santos Dumont, nasceu em 20 de Julho de 1873, na fazenda Cabangú, no Estado de Minas Gerais, e morreu em 23 de Julho de 1932 em Guarujá, Estado de S. Paulo.

Seus avós paternos eram franceses e os avós maternos brasileiros, de origem portuguesa.

Desde muito novo, revelou extraordinária habilidade manual e grande tendência para a mecânica. Seu pai, engenheiro Henrique Santos Dumont, dono de grandes plantações de café, resolveu deixá-lo em Paris, em 1892, numa viagem que fez à Europa com a família, por entender que era o melhor local para ele estudar as matérias que mais serviam a sua viva inteligência e a sua vocação, nomeadamente, Física, Química, Electricidade e Mecânica.

Como estava em grande desenvolvimento a aeroestação em França, Santos Dumont dedicou-se a ela de alma e coração.



O primeiro balão-livre construído por Santos Dumont em 1898: «Brasil», com apenas 113 metros cúbicos e 6 metros de altura.

BALÕES

A sua primeira ascenção realizou-se em 4 de Julho de 1898, no jardim da Aclimatação em Paris, num balão que ele baptizou de «Brasil». Construído por ele, com seda japonesa, este balão tinha um volume de 113m³ e um diâmetro de 6m. O seu peso total era de 42kg assim distribuídos: peso de seda, depois de envernizada, 14 kg. (antes pesava apenas 3,5 kg); rede envolvente e cordas de suspensão, 1,8 kg; «naccell» de rede de vime, 6 kg; cabo pendente com 100 m de comprimento, 8 kg; e arpéu para amarragem do balão, 3 kg.

Variando os balões daquela época entre 500 e 2000 m³ de volume, a ascensão do «Brasil» foi um assombro!

A sua força ascencional elevava com facilidade o peso de 50 kg de Santos Dumont e mais um lastro de 30 kg.

DIRIGÍVEIS

Santos Dumont, porém, não estava satisfeito com estes balões que se deslocavam com o vento. Queria ser ele próprio a dirigi-lo.

Para isso, estudou, planeou e construiu o seu balão dirigível «N.º 1», com 25 m de comprimento, 3,5 m de diâmetro e 180 m³ de volume.

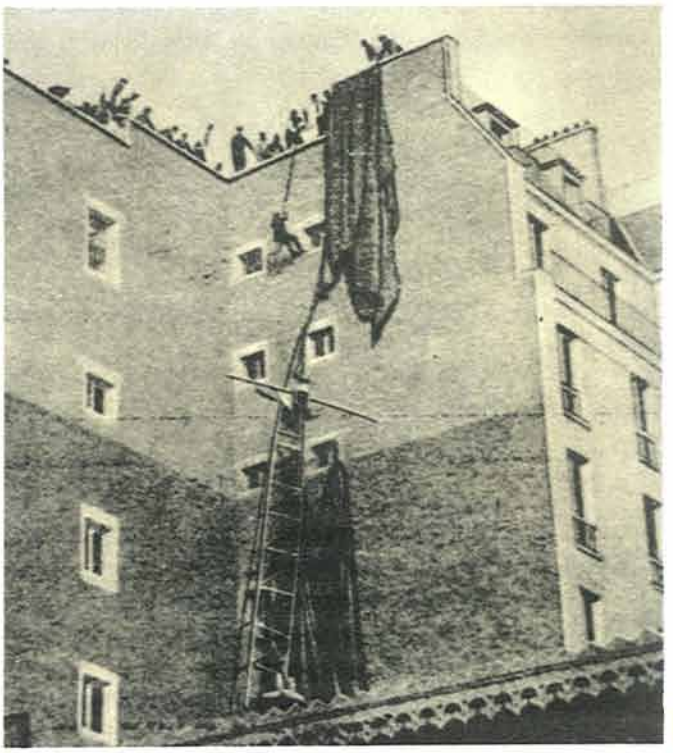
No dia 18 de Setembro de 1898 voou nele, partindo do mesmo jardim da Aclimatação. A grande novidade deste dirigível era ser movido por um motor a gasolina (3,5 HP) accionando um hélice de duas pás que lhe imprimia uma velocidade de cerca de 30 km/h. O gás com que era insuflado era o hidrogénio.

Para o dirigir servia-se de um leme, e para descer ou subir deslocava, para trás ou para a frente da barquinha, dois sacos de lastro suspensos desta.

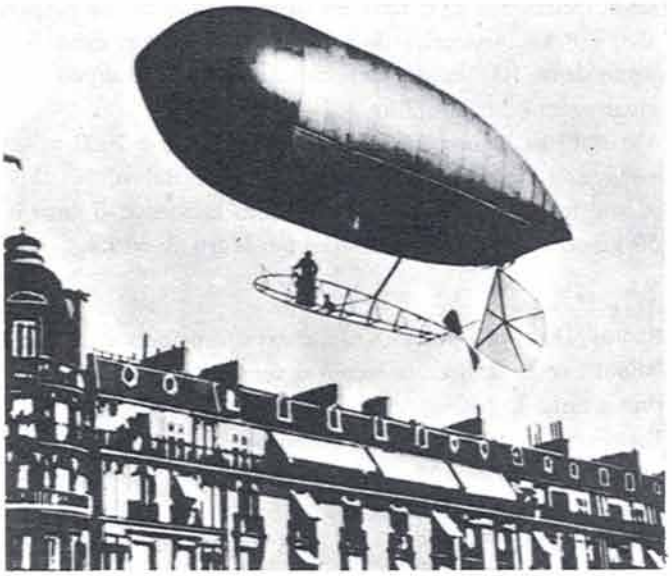
Nas experiências que realizou não foi feliz, e sofreu acidentes que causaram sérias avarias ao dirigível.

No ano seguinte, aproveitando a experiência adquirida, construiu o «N.º 2», muito semelhante ao «N.º 1» mas, com mais força ascencional e um motor mais potente — 4,5 HP.

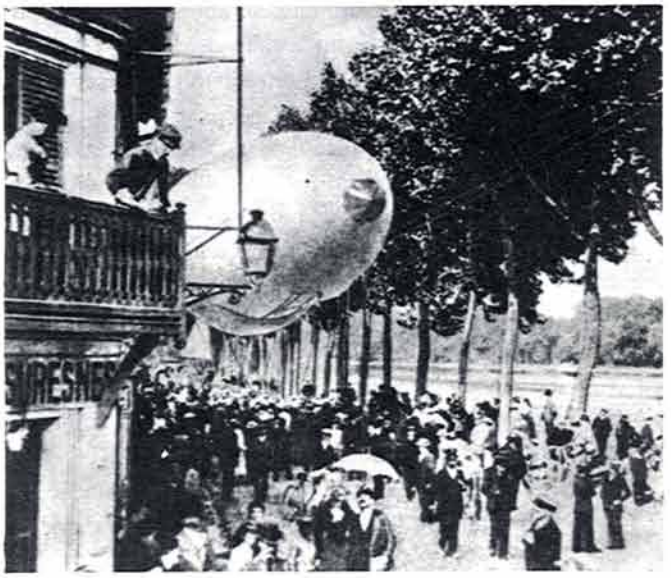
Este «N.º 2» também não foi feliz, tendo-se inutilizado contra as árvores do Parque de Aeroestação de Vaugirard, ao ser experimentado.



Um trágico acidente com o «N.º 5», ocorrido em 8-8-901, quando o balão-dirigível, com vasamento de hidrogénio, acabou por colidir com o Hotel Trocadero. Santos Dumont é visto sendo puxado por uma corda.



Santos Dumont voando tranquilamente sobre a Avenida Champs Elysées, com o «N.º 9» (anos de 1902/04). Esse pequeno balão-dirigível tinha apenas 12 metros de comprimento por 5 de altura.



Santos Dumont deixa o dirigível «N.º 9» estacionado na calçada do prédio onde residia (Av. Champs Elysées, n.º 114), e, da varanda, cumprimenta o povo (23-6-908).

E veio o «N.º 3», que fez o seu primeiro voo em 13 de Novembro de 1899, partindo do mesmo parque.

Era bem diferente dos anteriores, com 20 m de comprimento, 7,5 de altura e 500 m³ de volume. O motor era o do «N.º 2» e o gás utilizado o de iluminação, mais barato mas, com metade da força ascencional do hidrogénio.

Neste ano de 1899, Santos Dumont construiu, em Saint Cloud, um hangar para os seus balões, que foi o primeiro do mundo. Tinha 30 m de comprimento, 7 de largura e 11 de altura. Nele instalou um gerador de hidrogénio, pois desistira do emprego do gás comum de iluminação.

O «N.º 4» foi o grande sucesso de Paris no ano de 1900, em que se realizou a Grande Exposição e o Congresso Internacional Aeronáutico. Tinha 420 m³ de volume, 39 m de comprimento e 5 de altura. Em vez do lastro de areia, utilizava reservatórios de água. O hélice, à proa, era de seda japonesa e tinha 4 m de diâmetro. O motor era, inicialmente de 7 HP e depois de 14, com 4 cilindros em vez de dois.

E veio o «N.º 5», em 1901, com 550 m³ de volume, 33 m de comprimento e motor de 4 cilindros de 16 HP. O hélice voltou a ser colocado na cauda — numa armação de madeira com 18 m de comprimento, que ele próprio construiu e que pesava apenas 14 kg.

Com este balão concorreu Santos Dumont ao Prémio «Deutsch de La Meurthe», nome do magnate do petróleo, instituído no ano de 1900 «para o primeiro balão dirigível ou aeronave de qualquer natureza que, entre o 1.º de Maio e o 1.º de Outubro de 1900, 1901, 1902, 1903 e 1904, se elevasse do Parque de Aeroestação de Saint Cloud e, sem tocar em terra, por seus próprios meios, após descrever uma circunferência tal que nela se encontrasse incluso o eixo da Torre Eifel, retornasse ao ponto de partida, no tempo máximo de meia hora».

Não foi feliz nas duas tentativas que realizou em 13 de Julho e 8 de Agosto de 1901. Nesta última, o dirigível, por avaria nas válvulas de hidrogénio, perdeu altura e foi embater, e explodir, contra as paredes de um hotel. Santos Dumont saíu ileso deste acidente, graças à resistência da armação de madeira mencionada anteriormente.

Mas, nada havia que fizesse esmorecer o entusiasmo de Santos Dumont...

Vinte e dois dias após este grave acidente, estava pronto o «N.º 6» com 630 m³ de volume, 36 m de comprimento e 6 de altura. Era uma versão melhorada do «N.º 5», e foi com ele que, no dia 19 de Outubro de 1901, conseguiu conquistar o cobiçado «Prémio Deutsch» cobrindo o percurso estipulado — 11 quilómetros — 30 segundos antes da meia hora prevista!

Santos Dumont era agora um homem célebre e a sua figura inconfundível aparecia em jornais e revistas de todo o mundo.

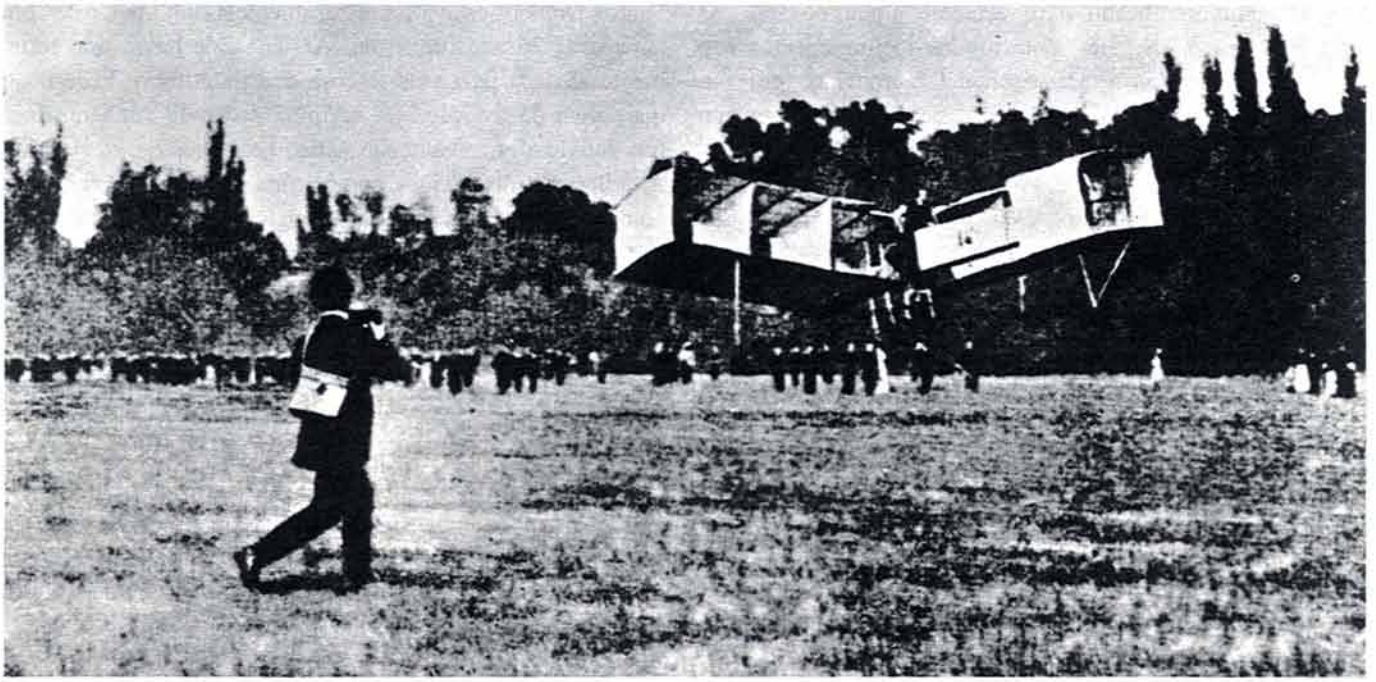
O «N.º 7», feito para «voos de corrida», com 1250 m³ de volume, 50 m de comprimento e 7 de altura, fez diversos voos com bons resultados mas, não arranjou competidores para os 70/80 quilómetros que podia alcançar. Santos Dumont levou-o para os Estados Unidos, a fim de concorrer ao «Prémio da Exposição Universal de S. Luís». Porém, o balão foi sabotado e ele, desgostoso, regressou a França.

E seguiu-se o «N.º 9», não tendo havido o «N.º 8» por Santos Dumont ter qualquer superstição com esse número...

Conhecido como «Balladeuse Aérienne», este balão era de forma oval e tinha 220 m³ de volume, 12 m de comprimento e 5 de altura. Estava equipado com um motor de 3 HP. O peso da barquinha, de vime, não chegava a 5 kg e o conjunto, com o próprio Santos Dumont, não ia além de 150 kg.

Era o balão ideal para os seus passeios diários. Com ele instruiu uma jovem cubana, que voou sozinha, e com ele poisou em frente de sua casa, em plena Avenida des Champs Elysées, para tomar um café, facto que pelo seu ineditismo, provocou enorme ajuntamento popular.

E a seguir veio o maior de todos, o «N.º 10», a que chamou o «omnibus». O seu volume era de 2010 m³ e tinha 4 barquinhas com capacidade para 4/5 passageiros, cada uma.



O primeiro voo do Mundo: 23 de Outubro de 1906. Santos Dumont descola com o «14 Bis» no Campo de Bagatelle (França).

AVIÕES

Santos Dumont era um génio, e como tal não podia parar. Agora, ambicionava construir um aparelho mais pesado que o ar que fosse capaz de voar.

E veio o «N.º 11», um avião monoplano, bimotor, com o qual nunca conseguiu elevar-se no ar.

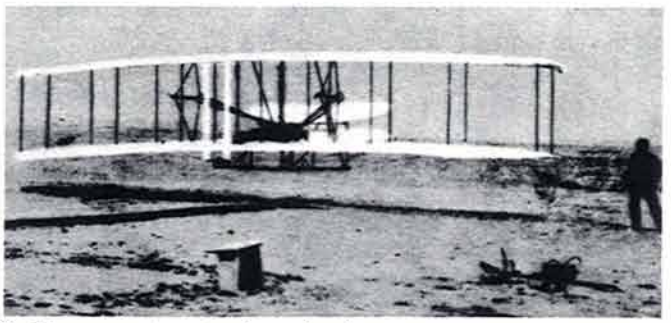
E seguiu-se o «N.º 12», concepção de helicóptero, com um motor de dois hélices girando em sentidos contrários. Também com este não conseguiu voar.

Voltou aos balões dirigíveis e, no mesmo ano de 1905, construiu o «N.º 13», balão semi-rígido, que se destruiu no solo durante as experiências.

O «N.º 14», foi também um balão dirigível com a capacidade de 186 m^3 e hélice à proa, que se tornou muito útil pois, foi acoplado a ele que Santos Dumont experimentou o seu primeiro verdadeiro avião, o «N.º 14 Bis».

Feitas com êxito as experiências do conjunto «N.º 14» e «N.º 14 Bis», Santos Dumont dedicou-se à tarefa de fazer o «14 Bis» voar sozinho. Era um biplano de 12 m de envergadura e 10 de comprimento com lemes colocados à proa e o motor à frente das asas. Todo o conjunto, incluindo o piloto, pesava apenas 210 kg. O trem de aterragem era constituído por 3 rodas de bicicletas distantes entre si 70 cm. O motor, a gasolina, era em V, com 16 cilindros, primeiro de 24 HP e depois de 50 (1500 rpm).

E foi com este estranho engenho, a que os franceses chamavam «canard», que Santos Dumont conquistou o título mundial de «Pai da Aviação», realizando, em 23 de Outubro de 1906 o primeiro voo da história, homologado (1), com um aparelho mais pesado que o ar. Percorreu a distância de 60 m a uma altura entre dois a três m do solo, no Campo de Bagatelle.



O «Flier» momentos antes da sua façanha.

Assim nasceu oficialmente a aviação. O grande aviador foi arrancado da carlinga por populares que depois o levaram em ombros. Todo o mundo festejou o acontecimento mas, no Brasil foi o delírio, como é natural.

Em 12 de Novembro, já equipado com «aillerons», que Santos Dumont comandava com fios presos a uma armação de madeira fixa ao seu casaco, o «14 Bis» voou 220 m, a 6 m de altura em 21 segundos e 1/5 (velocidade de 41,3 km/h).

Com estes voos Santos Dumont conquistou o «Prémio Ernest Archdeacon» (o Mecenas da aviação) para «o primeiro aviador que conseguisse voar numa distância de 25 m, com um ângulo de queda máximo de 25% e o «Prémio do Aero Club da França» para um voo de 100 m com desnível máximo de 10%.

Nos anos de 1906 e 1907 Santos Dumont construiu outros aviões. O «N.º 15», que foi um biplano de madeira, e não de seda como o anterior, capotou na sua primeira experiência e sofreu sérios danos. O «N.º 16» foi um misto de avião e dirigível de linhas aerodinâmicas extraordinariamente felizes. Tinha 21 m de comprimento e 3 de diâ-

(1) Está agora confirmado que o primeiro voo ocorreu nos E.U.A., num areal de Kitty Hawk, Carolina do Norte, às 10.35 horas do dia 17-12-1903. Foi realizado pelos irmãos Orville e Wilbur Wright no «Fliyer I», biplano equipado com motor de 12 HP. À quarta tentativa, Orville percorreu 36,5 m em 12 segundos, a uma altura do chão de 2,4/3,6 m. O voo, que foi cronometrado por Wilbur e testemunhado por 3 guarda-costeiros, não foi homologado e permaneceu muito tempo esquecido.

metro. Ficou inutilizado num acidente ainda no solo. O «N.º 17» era o «N.º 15» com alguns melhoramentos e o «N.º 18», que foi o percursor do hidroavião, era um «hydro-glisseur» com flutuadores, que foi experimentado no Sena e nunca chegou a voar.

Durante os anos de 1907, 1908 e 1909, Santos Dumont criou os celebérrimos aviões «Demoiselle» que foram, na série, os «N.º 19», «N.º 20», «N.º 21» e «N.º 22». Os modelos iniciais deste avião eram monoplanos, com o hélice à proa e os lemes na cauda. Eram equipados com motor de 20 e de 35 HP. O trem de aterragem, de duas rodas, era provido de amortecedores. Tinha 8 m de comprimento e 5,6 de envergadura.

Com este aparelho Santos Dumont voava com frequência sobre Paris, tornando-se cada vez mais popular e mais conhecido.

Introduzindo-lhe sempre melhoramentos conseguiu uma proeza notável, em 17 de Setembro de 1909, voando 8 km em 5 minutos, ou seja, à vertiginosa velocidade, para a época, de 96 km/h.

Foi num destes aviões que no dia 18 de Setembro, Santos Dumont realizou o seu último voo como piloto. Para provar que o seu «Demoiselle» era o melhor do mundo, voou a baixa altitude, com os braços abertos e um lenço branco em cada mão. A multidão que assistia à exibição estava perplexa com tanta audácia e tanta perícia.

Santos Dumont estava prematuramente velho apesar de contar apenas 36 anos de idade. A sua saúde havia sido fortemente abalada pela vida intensa que tinha feito. É de notar que, além da aviação, ele se tinha dedicado também a outras actividades, inventando vários aparelhos.

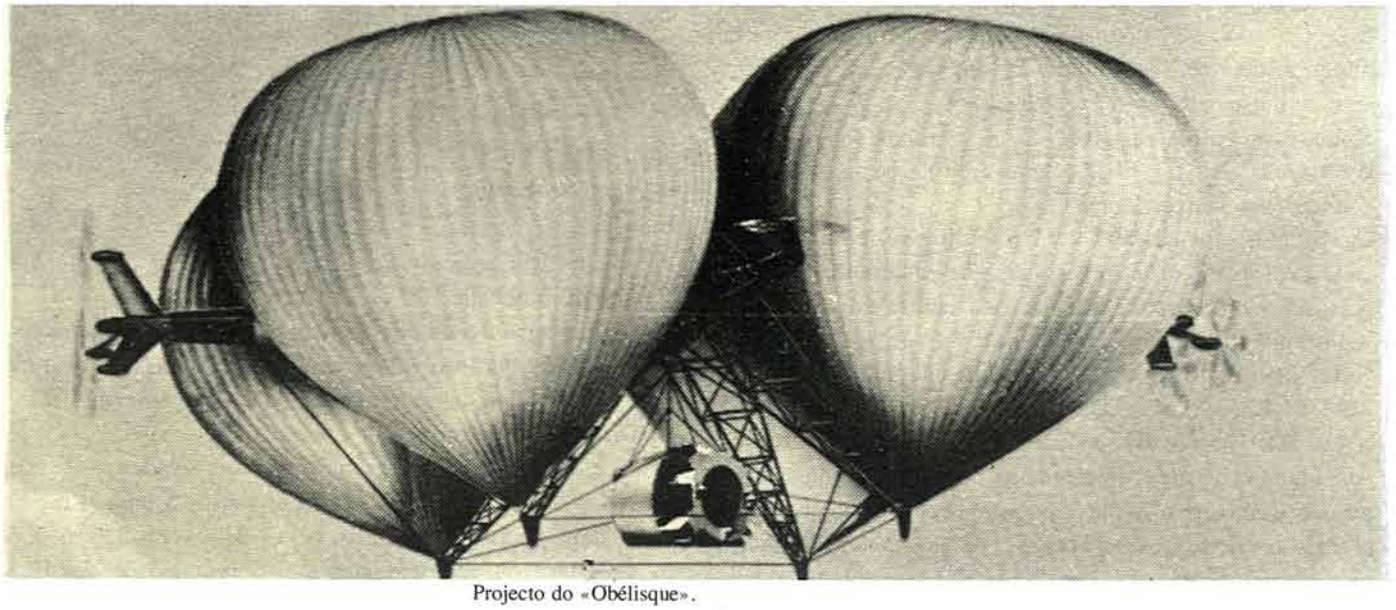
A utilização dos aviões como arma de guerra, criou nele complexos de culpa de que jamais conseguiu libertar-se. A guerra de 1914/18, com o seu cortejo de mortos em desastre e em combates aéreos, abalou gravemente o seu sistema nervoso, transformando num calvário os últimos anos da sua vida. Morreu, como disse no início desta evocação, em 23 de Julho de 1932 e foi sepultado no Rio de Janeiro, junto da sepultura de seus pais, como era seu desejo expresso.

O seu corpo foi exumado e dele retirado o coração, o qual está guardado numa esfera de cristal e ouro no salão da Academia da Força Aérea Brasileira. Bem mereceu esta distinção aquele que foi, e será para todo o sempre, um dos mais ilustres brasileiros.

(Apontamentos coligidos do livro «Alberto Santos Dumont — O Pai da Aviação», do tenente-coronel aviador Fernando Hippolyto da Costa, da Força Aérea Brasileira).

M. do Vale
Com.

Como curiosidade, e a propósito deste artigo, traduzimos uma notícia de «Brèves Nouvelles de France», de 29-3-75.



Projecto do «Obélisque».

DIRIGIVEL TRANSPORTE DE CARGAS PESADAS

«A pedido do Ministério da Indústria Francês l'Office National d'Études e de Recherches Aerospatiales, em colaboração com várias sociedades, estuda um projecto de balão dirigível capaz de transportar cargas pesadas, em bloco, até 500 tons.

O dirigível apresentar-se-á como um conjunto de 4 balões de pressão constante de 250 000 m³ cada, cheios a hélio e ligados a um pórtico piramidal de 70 m de altura e 60 de largo. A propulsão será assegurada por 8 motores de helicóptero «Super-Frelon» e a pilotagem confiada a um ordenador. A sua velocidade será de 80 km/h e a autonomia de 650.

«Obélisque», como será designado este aparelho, virá a ser uma autêntica grua volante permitindo o transporte de cargas sem necessidade de as desmontar, entre as fábricas e os locais de utilização.

Os dois primeiros protótipos deverão estar prontos antes de 1980, data a partir da qual está calculado que mais de 50 transportes especiais de 300 a 500 tons. especialmente cubas de reactores nucleares, serão efectuadas anualmente».

Voz da Abita

Continuamos a receber correspondência do «Pezinhos», cabo M, cuja carta agora recebida transcrevemos:

«Alfeite, Setembro de 1975.

«Todos os leitores da nossa querida Revista conhecem já o meu fraquinho pelas letras. Não calculam o prazer que me dá pegar na caneta e verter no papel as minhas rabugices! Mas, o que o leitor não sabe é que agora dei também em orador. Pois se toda a gente fala, porque não hei-de eu também de falar? Tenho ouvido tanto discurso, tanta conferência, tanta entrevista, tanto seminário, tanta mesa redonda... que era preciso ser muito estúpido para não ser capaz de alinhar duas coisas!

«E vai daí, botei fala numa sessão de esclarecimento. Foi a primeira vez na minha vida que tive a coragem de pôr o braço no ar e pedir a palavra.

«Toda a gente estava com os olhos pregados em mim. Subi para cima duma cadeira, respirei fundo e... lá vai disto! Só me engasguei ao começar, mas depois foi uma beleza.

«A minha intervenção, que foi interrompida várias vezes por apoiados e palmas, não durou mais que uns dez minutos porque o presidente da mesa me cortou o pio, exactamente quando ia no melhor da festa. Disse que as minhas observações tinham sido muito pertinentes e deu a palavra a outro!

«Confesso que fiquei surpreendido e um tanto vexado mas, como sou do bom tempo, acatei ordeiramente a decisão e sentei-me.

«A minha patroa e o meu compadre Chico, que estavam presentes, ficaram admirados da minha palheta e eu, não é para me gabar, mas também acho que fui muito bem! E olhem que apenas empreguei 5 «pois», 3 na «medida em que», 4 «portantos», outros 4 «pá» e 1 «e não só», que agora é o supra-sumo.

«E já ficam a saber: reunião a que eu assista, têm que me gramar. O mal foi eu tomar-lhe o gosto...»

Do nosso assinante e ex-mar. A n.º 402/72, Manuel Alves de Almeida, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«Vila da Feira, 10 de Julho de 1975.
«Senhor Director:
«Permita-me que lhe enderece e a todos quantos trabalham na «nossa» Revista as maiores felicidades.
«Sou um ex-marinheiro artilheiro a quem o 25 de Abril veio lançar na vida civil um ano mais cedo e que, na altura, já era assinante da Revista e agora com mais vontade desejo continuar a sê-lo.
«Estou sempre à espera do fim do mês para receber mais um número da Revista e logo que ele chega lá vou eu vê-la da primeira à última página; ao fim fico contente por verificar que cada número que passa a «nossa» Revista avança em todos os aspectos.
«Sou dos que gostam de ler as cartas do «Pezinhos», cabo M; ele que continue a arranjar assuntos para nos contar. Gosto também de ler as entrevistas com o pessoal das várias unidades. Enfim, tudo quanto tem de bom para recordar se, claro, «Recordar é viver»!
«(...) Se me permite, quero endereçar, por intermédio da Revista, abraços de saudade para todos os meus companheiros da incorporação de Janeiro de 1972.
«(...) Os meus sinceros cumprimentos e todos quantos trabalham na Revista e os votos para que ela seja cada vez melhor!

*

Do ex-mar. FZE n.º 10 353, Ramiro Augusto Moreira da Silveira, agora funcionário do Banco Borges & Irmão, no Porto, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Fala-vos o marinheiro FZE 10 353, na Reserva.
«Servi a Armada durante seis anos, tendo feito duas comissões de serviço em África e como tal guardo as melhores recordações da Marinha de Guerra. É, sem dúvida, a Arma que faz do seu pessoal uma autêntica família, pelo que quando leio a «nossa» Revista é como se algo de salgado entrasse em mim. Somente lamento que saia apenas uma vez por mês.
«Gostaria de ser seu assinante e para isso junto envio a respectiva quantia.
«Camaradas: muito mais coisas vos queria dizer, mas por escrito levaria muitas horas a fazê-lo. Todavia, como diz o ditado «há mais marés que marinheiros...», logo que me surja oportunidade enviar-vos-ei novas notícias.
«Sem outro assunto de momento, recebam abraços amigos deste ex-camarada que mesmo na Reserva continua de alma e coração a pertencer à Armada.»

*

Do 1.º-gr. n.º 2233/72, Simões, da guarnição da fragata «Almirante Magalhães Corrêa», recebemos uma carta que transcrevemos:

«Bordo, 11 de Agosto de 1975.
«Senhor Director:
«Há muito que acompanho todos os números da «Revista da Armada». Seguramente posso dizer que tem evoluido bastante. Gostava de a ver cada vez melhor. Nesse sentido, faço notar ao senhor Director a falta de reportagens em navios e um pouco de sabor «salgado» – característica da linguagem dos homens do mar.
«Temos navios antigos e novos donde se pode extrair muitas coisas de utilidade para preencher as páginas da «nossa» Revista e, assim, motivar o gosto dos novos marinheiros pela autêntica vida de marujo».

N. R. – Estamos cem por cento de acordo. Os que têm a sorte de andar embarcados, mandem coisas...

SURPRESA
DE UM MARINHEIRO
QUE APÓS ANDAR
LONGOS DIAS NO MAR
REGRESSA À PÁTRIA
E ENCONTRA ESTA
LIVRE

REGRESSO LIVRE

Ao largo e ao vento
a vela desferra
na alma um alento,
saudade da terra
envolve na alma
a luz e a esperança
no seu braço forte
já não mais cança
ao sabor da sorte
coragem avança.

Na crista da vaga
horizonte à vista
uma nova aurora
lembrança regista,
o vento soprando
lá vai de bolina
mas sempre cuidando
a rota combina
horas lutando
a memória afina.

Na ânsia da volta
coragem derrama
lembrando Cabral
recordando o Gama
pensando nos filhos
na mulher que ama
avista o Bugio
contempla Belém
jamais sentiu
o que a alma contém.

Decidido e veloz
asa ou flama
sobe a mezena
solta-se a chama
espraia-se na verga
que o reclama
abnegado e lesto
mira a verdade
ergue-se a voz
VIVA A LIBERDADE!!!

Romão Lavado Borges
Ex-1.º gr. F

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

2.º-ten. José João Afonso Rodrigues com D. Glória Alves Penteado, em 30-7-75.

2.º-sarg. H António Martins Gonçalves com D. Maria José Leite Teixeira, em 2-8-75.

1085/65/Mar. A Emírcio da Silva Teixeira com D. Elisa Odete de Carvalho, em 1-7-75.

962/Mar. TUS Jorge Orlando Negreiros de Morais Moura com D. Maria Madalena Amaro do Ó, em 2-7-75.

2557/69/Mar. TFH Belarmino Jorge Carvalheiro com D. Maria Alice de Jesus Regateiro, em 2-8-75.

896/71/Mar. AP Torcato Lourencinho Coroa com D. Maria Francisca Inverno Choiça, em 19-8-75.

2575/72/1.º-gr. A Carlos Pereira Sevra com D. Maria Matilde Araújo de Sousa, em 12-7-75.

13/73/1.º-gr. L José Manuel Ferreira da Silva com D. Elda Nunes Lopes, em 10-8-75.

3142/73/1.º-gr. L José dos Santos com D. Maria de Lurdes Rodrigues de Sousa, em 6-7-75.

579/74/1.º-gr. M José António Martins com D. Maria Helena da Silva Gomes Néné, em 12-7-75.

684/74/1.º-gr. E Artur Campos da Rocha com D. Teresa de Jesus Teixeira Pereira Neiva, em 12-7-75.

671/74/2.º-gr. C Raul Ferreira Guerra com D. Maria Solene Fernandes da Silva, em 2-8-75.

1850/74/2.º-gr. S Carlos Alberto Ferreira de Almeida com D. Maria Fernanda Baptista dos Santos, em 3-8-75.

1864/74/2.º-gr. CM José Fernando Marques dos Santos, com D. Maria da Conceição Silva Tavares, em 12-7-75.

2592/74/2.º-gr. L António Augusto Freitas Santos Lopes com D. Maria da Conceição Ventura da Silva, em 10-8-75.

2/75/2.º-gr. CM Francisco António dos Santos Marcos com D. Maria de Fátima Dias de Oliveira, em 5-7-75.

688/75/2.º-gr. A Domingos da Silva Magina com D. Fátima Figueiredo da Silva, em 3-8-75.

PASSAGENS À RESERVA

C.-alm. César Eduardo Moura Braz Mimoso, em 19-8-75.

Sarg.-aj. M Álvaro Catarino Alves, em 4-8-75; sar.-aj. A Manuel Mendes Ribeiro, em 5-8-75; sarg.-aj. L António Cabral e sarg.-aj. A Luís Caetano Rodeia, em 6-8-75; sarg.-aj. UN Fernando Alves Cabral, sarg.-aj. CM António Pereira Macedo e sarg.-aj. M Silvino Martins Fernandes, em 7-8-75; sarg.-aj. H Jaime Marques, em 8-8-75.

1.º-sarg. MQ Jaime Caetano Matos, em 10-7-75; 1.º-sarg. M José Ricardo Pinto, em 16-7-75; 1.º-sarg. CM José Abreu Carneiro, em 22-7-75; 1.º-sarg. E Arménio do Vale Alves, em 23-7-75; 1.ºs-sarg. A Custódio da Silva Martins e Adolfo Machado, em 31-7-75; 1.º-sarg. MQ Eduardo Ramos Bicho, 1.º-sarg. E Carlos dos Reis da Encarnação Campos, 1.º-sarg. H Laurindo Antunes Ferreira e 1.º-sarg. AP Eugénio Carlos Gravata, em 1-8-75; 1.ºs-sarg. H Álvaro de Jesus Teixeira e Diogo Valente Amaro e 1.º-sarg. T Armindo Martins Ribeiro, em 4-8-75; 1.º-sarg. CM Afonso Gomes Baptista e 1.º-sarg. T José Ribeiro Mendes, em 6-8-75; 1.ºs-sarg. CM Manuel da Paiva Rito e António da Silva Baptista, em 7-8-75; 1.ºs-sarg. M Nélson de Oliveira Coelho e António da Rocha Camarinha e 1.º-sarg. CM João Carlos Correia Zagalo, em 8-8-75; 1.º-sarg. CM Ilídio Abegão da Cruz, em 11-8-75.

2.º-sarg. M Joaquim Gomes de Sá, em 5-7-75; 2.º-sarg. C Bartolomeu Matos Ferreira, em 23-7-75; 2.º-sarg. CM José Sequeira da Silva, em 29-7-75.

1588/C. TFH António Joaquim Cândido, em 10-7-75; 2111/C. CM Joaquim Cardoso de Passos, em 14-7-75; 1663/C. CM Tibério Alves Pereira, em 16-7-75; 1065/C. A Homero dos Santos Costa, em 17-7-75; 3246/C. CM José Francisco da Costa Rosa, em 23-7-75; 996/C. M Francisco da Trindade, em 24-7-75; 1149/C. CM Américo Fradique, 1781/C. CM Alberto dos Santos Ferreira e 2166/C. CM Eduardo Barbosa Leal, em 31-7-75; 1482/C. CM António Moita Ferreira, em 1-8-75; 2317/C. T Francisco Evaristo Viegas Gonçalves, em 4-8-75; 1336/C. CM Carlos Filipe Gomes, 2599/C. C Manuel Leal Cantante e 3074/C. T Jerónimo dos Santos Almeida, em 7-8-75; 2114/C. CM José Horácio Fernandes Ramos, 2530/C. CM Diamantino Farinha Alves e 3317/C. C Jerónimo da Conceição, em 8-8-75; 2758/C. S Aníbal Soares Pereira, em 11-8-75. 1069/Mar. TFD Adriano Vieira Ribeiro, em 8-8-75.

APOSENTAÇÕES

Capelão graduado em capitão-de-fragata João Soares Cabeçadas, em 26-8-75.

José Aguiar Gonçalves Novo, faroleiro-chefe do Q. P. C. M. D. N. (M), em 18-8-75.

José Joaquim Gomes, servente da Base Naval de Lisboa, em 31-8-75.

FALECIMENTOS

Cap.-m.-g. RF José Emídio Henriques de Brito, em 11-7-75.

Cap.-frag. AN António Marques Mieiro, em 25-8-75.

Cap.-frag. RA Eduardo Augusto da Costa Cabral Metzener, em 28-8-75.

1.º-ten. SG RF José Inácio Correia de Matos, em 30-7-75.

1.º-ten. SG RF José Esteves Valério, em 12-8-75.

1.º-ten. SG RF Virgílio António Rosa, em 24-8-75.

Sarg.-aj. Q Adalberto Amândio Vieira, em 4-8-75.

2456/Cabo A RA José Augusto de Armada, em 18-8-75.

1919/75/2.º-gr. rec. Alcides Isidro Louro, em 20-8-75.

Como nasceram nas Forças Arma

O presente trabalho é um extracto de uma palestra proferida pelo autor no Clube do Sargento da Armada, da qual foi retirado, em parte, o que não nos falava das bandas nas forças armadas.

Ao fazermos uma análise dos condicionalismos que determinaram a integração da música na vida militar, é necessário que analisemos os aspectos da música em geral, não só nos seus efeitos psicológicos mas ainda nas suas origens como ciência e na sua organização como arte.

Para que haja música é necessário que existam ritmo e som e, ainda, que estes dois elementos essenciais sejam trabalhados, configurados e organizados com fim expressivo.

(...) Foi, sem dúvida, por todos estes motivos que a música se integrou na vida militar como uma necessidade de aproximação, comunicação e estímulo.

No século VIII, com a invasão da Península Ibérica e do Sul da França pelos mouros, aconteceu encontrarem-se frente a frente dois mundos de características diversas. O mundo Cristão, de ânimo rude e de costumes primitivos e o mundo Muçulmano, naquela época, de uma civilização mais adiantada, em que havia mais luxo, mais arte, mais elegância e principalmente mais sensualidade. Acrescia ainda que os muçulmanos ou sarracenos invasores não eram apenas tribos da região do Norte de África, denominada Mauritânia, mas corpos de exércitos provenientes dos ricos e civilizados territórios da Arábia, da Pérsia, da Síria e outros.

A penetração da arte oriental no Ocidente continuou durante a Idade média até ao século XIII como resultado também das Cruzadas que a partir do século XI deslocaram o principal teatro de luta do Ocidente para o Oriente. Constata-se assim que foi no contacto com os exércitos, principalmente através dos Cruzados que iam combater na Terra Santa, que a civilização ocidental foi influenciada com a utilização de grupos instrumentais que foram, naturalmente, as primitivas bandas militares.

Verificamos assim, que o uso de instrumentos musicais nas forças armadas se iniciou na mais remota antiguidade. Na Europa, durante muito tempo, utilizaram-se somente tambores, clarins e cornetas, tendo sido a partir da campanha de Itália que no exército francês se começaram a usar outros instrumentos, tendo a primeira constituição regular de música

No Teatro da Trindade, a Banda da Armada executa um concerto sinfónico.

surgido em 1763, nos regimentos de guarda franceses e suíços, e só posteriormente apareceram nos regimentos de infantaria e nas outras armas.

(...) Numa publicação sobre as bandas de música civis e militares portuguesas, diz Pedro de Freitas que a banda dos marinheiros deu muito boa conta de si, honrando várias vezes o País no estrangeiro em viagens de representação. É curioso, no entanto, tomarmos conhecimento da primeira notícia que regista a existência de músicos na Marinha Portuguesa. Eis um fragmento de transcrição do diário de Vasco da Gama na viagem da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia: «Ao sábado vieram obra de duzentos negros, entre grandes e pequenos, e traziam obra de doze reses, entre bois e vacas, e quatro ou cinco carneiros, e nós, como os vimos, fomos logo em terra. E eles começaram logo de tanger quatro ou cinco flautas, e uns tangiam alto e outros baixo, em maneira que consertavam muito bem para negros, de que se não esperava música, e bailavam como negros.

«E o capitão-mor mandou tanger as trombetas, e nós em os batéis bailávamos, e o capitão-mor também, de

e o porquê das Bandas das

Numa cerimónia militar, a Banda da Armada apresenta-se com o garbo habitual.

volta connosco».

Mas concretamente, na Marinha existiu uma charanga pertencente ao Batalhão Naval a partir de 1837, com 16 músicos, composta quase exclusivamente de instrumentos de bocal e percussão.

Parece-me interessante assinalar que existem na Biblioteca da Ajuda várias composições de Artur Frederico Reinhardt, que foi mestre de música do Corpo de Marinheiros e chefe da respectiva charanga que, segundo Ernesto Vieira, teve justa fama cerca de 1863, quando acompanhou o rei D. Fernando, marido de D. Maria II, numa viagem ao estrangeiro. É natural que nesta altura o número de executantes já tivesse aumentado, pois em 1911 já possuia cerca de 50 componentes e ainda neste ano, mediante a inclusão de um maior número de instrumentos de palheta e a redução de alguns de bocal, transformou-se em banda, sendo seu primeiro chefe António Maria Chéu. Sucedeu-lhe José Oliveira Brito, seguidamente Artur Fernandes Fão e actualmente Marcos Romão dos Reis.

Com o maestro Artur Fão a Banda da Armada deslocou-se ao Rio de Janeiro onde obteve grande êxito no ano de 1922 nas festas da comemoração do I Centenário da Independência do Brasil, acompanhando o Presidente da República, dr. António José de Almeida, na viagem oficial que na circunstância fez àquele país.

A 31 de Dezembro de 1937, após uma campanha organizada a nível dos comandos militares, é publicado o decreto-lei n.º 28 401 que reduz para oito as bandas do Exército que existiam em todos os batalhões e regimentos. O motivo apresentado parece ter sido a redução de despesas. De assinalar que um deputado à Assembleia Nacional desse triste ano de 1937, disse o seguinte: «O País precisa de mais canhões e menos trombones». Parece-me que o sentimento da tristeza e frustração numa situação destas não tem limites e o melhor que temos a fazer é lutar para evitar o regresso destes ideais bélicos e destruidores da cultura e da civilização.

Na Marinha, talvez porque este decreto-lei fizesse sentir a sua acção psicológica nos comandos, a Banda que nessa altura possuia cem sargentos começou a

ser reduzida nos seus efectivos de tal maneira que se chegou a prever a sua extinção o que felizmente não aconteceu, tendo nos últimos anos sido novamente reorganizado o seu quadro. Conquanto nos possamos orgulhar de possuir na Corporação uma banda de música que pode comparar-se às melhores do mundo, é bom e necessário que nos alertemos para o facto de ainda hoje não possuirmos um quadro igual ao que em 1937 começou a ser destruido.

Na Armada, marinheiros de todas as classes e especialidades têm obrigação de sentir amor pela sua Banda de música, pois ela é de todos, é imprescindível e deve, tal como todos os bons ideiais, ter um lugar no coração do militar da Armada.

Os conjuntos instrumentais, como temos visto, tiveram através dos tempos as mais variadas constituições conjugando-se os timbres para a obtenção dos mais variados efeitos auditivos.

Nos nossos dias existem duas formas principais de conjuntos instrumentais que designamos por orquestras e bandas.

As bandas de música militares são agrupamentos musicais a quem compete não só uma função estimulante mas ainda educativa e formativa, não devendo jamais ser alienante.

Assim, estimulante quando nas formaturas e desfiles, para que ao som de música marcial executada pelas bandas desperte nos militares o desejo de mostrarem disciplinadamente o garbo através do qual devem traduzir a alegria com que servem a sua vocação e cumprem a sua missão.

Educativa e informativa quando nas paradas ou em salas das unidades militares executam audições que devem englobar composições de música popular do folclore nacional e música sinfónica ainda que em adaptações e transcrições com notas explicativas dadas pelos músicos (chefes ou executantes) com competência para o fazer.

Há ainda a possibilidade de integrar os militares em geral, sem distinção de classes, na formação de grupos corais e instrumentais para que como amadores pratiquem – se possível em conjunto com os profissionais das bandas militares em programas devidamente organizados e não visando jamais obter resultados imediatos – o canto e a execução em conjunto. Creio que este é sem dúvida um meio excelente de aproximar os homens através da comunicação pela música.

Mas não só nas bandas militares, como principalmente nestes agrupamentos cuja formação sugiro, será necessário preservar as pessoas da alienação no género do que no nosso meio civil se pratica, por vezes, fazendo um trabalho reprovável de composições pseudo folclóricas que não passam de vulgares encadeamentos de canções que se reproduzem comercialmente e nada têm a ver com o genuino folclore nacional. Temos muito que aprender com aqueles países mais evoluidos pelo menos neste sector primordial do bem-estar na vida dos povos, que têm lutado pela preservação do seu folclore através dos seus grupos corais, instrumentais e de dança, fazendo trabalho sério visando a evolução dos seus povos pela educação baseada no desenvolvimento da própria cultura. O folclore é a alma de um povo e nele se inserem as tradições, as danças, os cantares, usos e costumes, os quais devem cuidadosamente ser recolhidos nas suas origens e, posteriormente, trabalhados e adaptados, mas havendo sempre em vista o cuidado com a estilização que pode levar à já mencionada e reprovável alienação.

«Costuma dizer-se que longo foi o caminho percorrido pela música, o que pode levar à ideia de se haver chegado ao termo dele. Mas o certo é que a música continua percorrendo o seu caminho, o qual não terminará enquanto o homem viver sobre a terra, isto é, enquanto o espírito humano funcionar em imaginação e criação».

Manuel Baltazar
Sarg.-aj. B

Saibam Todos

Que os Serviços Sociais das Forças Armadas (SSFA) não tendo possibilidade de criar novos infantários, além da creche e do jardim escola em funcionamento no Centro Médico Social n.º 1 (Alfeite), vai procurar pôr em prática, a partir de 1 de Outubro corrente, a comparticipação de despesas em infantários.

Que todos os beneficiários dos SSFA que corresponderam aos apelos formulados nas circulares n.ºs 34, de 29-11-74, e 6, de 27-1-75, daqueles Serviços, e a todos os outros que criaram condições para poderem ser assistidos nesta modalidade, devem preencher, com o maior rigor, os respectivos boletins de inscrição, dado que o lançamento desta nova comparticipação será feito mecanograficamente.

Que os documentos de despesa deverão ser remetidos à 3.ª Repartição dos SSFA (Rua Pedro Nunes, 8 — Lisboa) a partir do corrente mês de Outubro, devendo neles ser inscrito o n.º de beneficiário, o seu apelido e o nome do filho a que diz respeito.

Que todas as alterações que se vierem a verificar no esquema, deverão ser comunicadas, com urgência, à supracitada Repatição.

Que nos SSFA encontra-se aberta a inscrição para comparticipação em despesas escolares no ano lectivo de 1975/76, respeitantes a filhos dos seus beneficiários.

Que a entrega ou envio dos boletins de inscrição (Mod. m/A-Ass. Esc.), para os beneficiários em serviço no Continente e nas Ilhas Adjacentes, à sede dos SSFA ou suas Delegações, terá de ser feita até ao dia 30 de Outubro corrente.

Que os beneficiários em serviço no Ultramar poderão fazer a entrega dos respectivos boletins de inscrição até ao dia 30 de Novembro próximo.

Que os SSFA distribui no ano lectivo citado 100 bolsas de estudo.

Que a entrega dos boletins de inscrição (mod. supracitado) para as bolsas de estudo deverá ser feita até ao dia 30 de Outubro corrente.

Que os alunos bolseiros que não houverem concluído antes daquela data algum exame de 2.ª época farão entrega, também até 30 de Outubro, a título condicional, do boletim de inscrição indicando o motivo porque o fazem. O não cumprimento deste preceito anula o direito à bolsa de estudo.

Que a assistência escolar no ano lectivo de 1975/76 continua a reger-se pela circular n.º 19, proc. 463, de 5-6-74, dos SSFA.

Que quaisquer esclarecimentos sobre assistência escolar e comparticipação em infantários devem ser pedidos à 3.ª Repartição dos SSFA.

Que o Instituto Nacional de Sangue dirigiu-se ao gabinete do CEMA dando conhecimento das dificuldades com que se debatem os hospitais no que se refere ao sangue terapêutico que lhes é essencial para o tratamento de doentes a seu cargo.

Que o citado Instituto informa que há que alertar e mentalizar a população da obrigação e responsabilidade de cada um para com os outros, uma vez que o sangue não se pode obter artificialmente.

Que aquele Instituto solicita, uma vez mais, a colaboração da Armada, que tem demonstrado especial compreensão para o problema e dado com frequência o seu valioso apoio, no sentido de que os seus elementos — militares e civis — dêm o seu contributo em benefício dos doentes que estão a sofrer atraso no seu tratamento.

Que por despachos do Chefe do Estado-Maior do Exército, a partir do próximo ano lectivo escolar (1975/76) e enquanto não for publicada legislação que regulamentará o funcionamento do Colégio Militar, do Instituto Técnico Militar dos Pupilos do Exército e do Instituto de Odivelas, deixa de ser exigido aos candidatos que sejam portugueses e filhos de pais portugueses devendo, em substituição, ser apenas exigido que os candidatos sejam cidadãos portugueses originários com pelo menos um dos pais português originário ou por naturalização.

Que a partir do ano lectivo escolar referido, o acesso aos estabelecimentos de ensino supracitados é efectuado em igualdade de condições a filhos de oficiais e sargentos do Quadro Permanente e praças readmitidas do Exército e similares dos outros dos ramos das Forças Armadas.

Que o número de vagas para cada estabelecimento será definido por despacho do chefe do Estado-Maior do Exército.

O MEU PAÍS DE POETA

Avança,
e anda viver,
no meu País de Poeta!

Sem burocracias nem papéis selados
Nem grades de Treva e Dor
Nem homens armados
rasgando o coração das aves
com punhais do Horror.
Não tem arames farpados
Nem espectros no amor
Nem raiva de mar aberto
Nem das feras, o estertor.

Sem a Fé enforcada nos pinheiros
Sem a dor dos desejos reprimidos
Sem fomes de Paz e Primavera
Nem a fúria dolorosa dos sentidos.
Sem uivo de cão medonho
Nem o amor vendido ou comprado
Nos corpos possuídos pelo sexo do Sonho
Sem o cio acorrentado.

Mas, se na fronteira,
anularem teu passaporte de Esperança...

Rasga tua carne — mas AVANÇA!!!

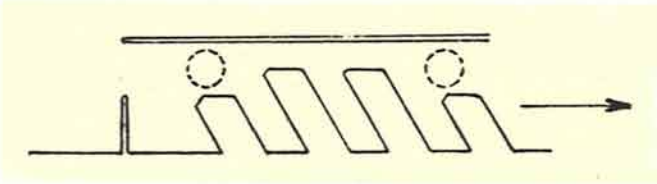
Helena Luísa M. Coentro Bonjour
Funcionária da D. S. E. C.

N. R. — *Este poema obteve o 1.º prémio de poesia dos Jogos Florais dos Serviços Culturais da Câmara Municipal de Nova Lisboa, em 1974.*

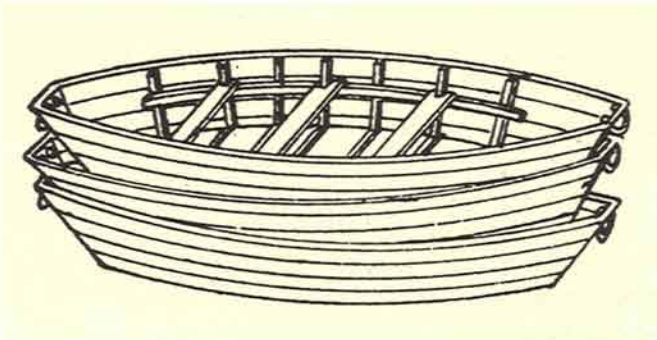
Terminologia Naval

DOBADOURA – Antiga designação do cabrestante.

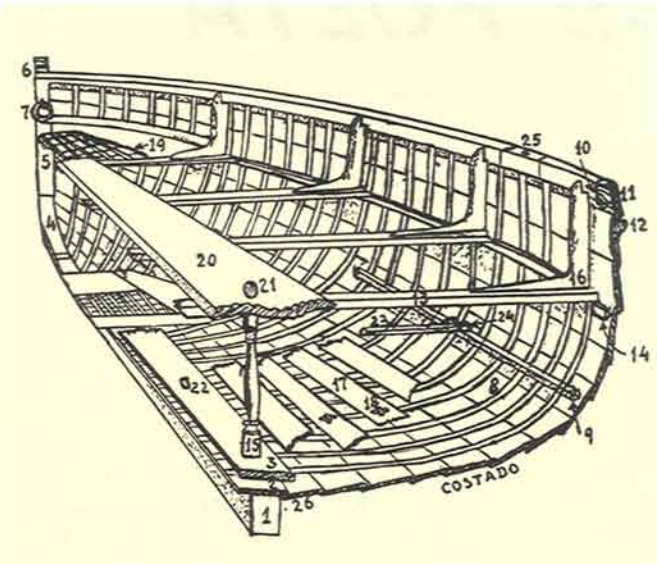
DOCA MOLHADA – Doca para receber navios em flutuação constituindo abrigo ou apenas local para realização de operações de carga e descarga.



DÓRI – Pequena embarcação de fundo chato e de 4 a 5 metros de comprimento, com bancadas desmontáveis, tripulada por um só homem em que é feita a pesca do bacalhau à linha; os dóris são transportados no convés dos navios, encaixados uns nos outros, em rimas.

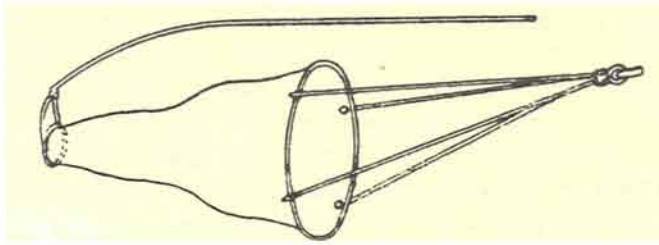


DORMENTES – Pequenas vigas longitudinais, cavilhadas para as balizas e que servem de apoio às extremidades das bancadas.



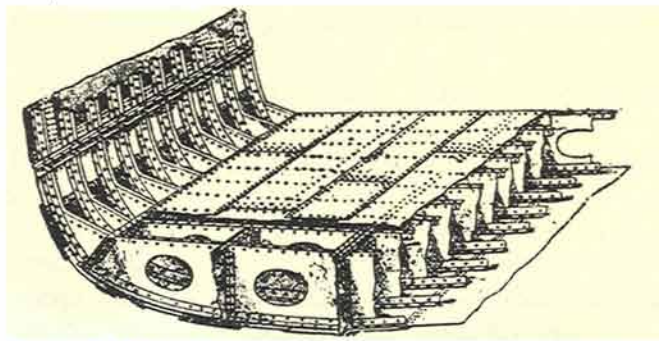
14 – Dormente

DROGUE – Saco de lona, de forma cónica que, rebocado com a boca para vante, impede que a embarcação se atravesse à vaga quando navega com mar na popa.

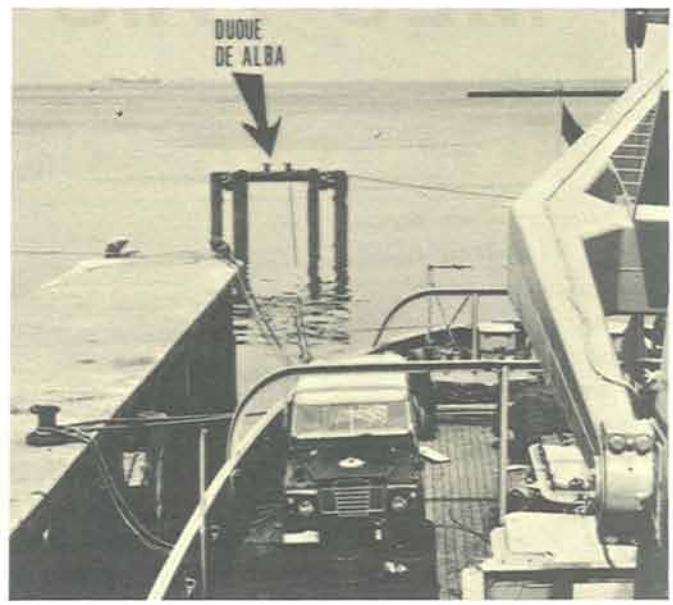


DUAS-ÁGUAS – Situação de imersão entre a superfície aquática e o fundo.

DUPLO FUNDO – Fundo interior do navio constituído por chapas assentes sobre a parte superior da caverna, formando assim um compartimento estanque.



DUQUE DE ALBA – Coluna de amarração situada à entrada de doca, perto de cais ou num porto, destinada a servir de defensa ou para amarração.



DURO DE GOVERNO – Diz-se do navio ou embarcação que obedece com dificuldade ao leme.

ECLUSA – Pequeno canal que, não oferecendo condições de navigabilidade por desníveis no seu leito, pode ser fechado por comportas, passando desse modo a ser navegável.

Filatelia

TEMAS FILATÉLICOS – RELIGIÃO

De entre os incontáveis temas que os selos postais nos oferecem, um deles – com grande aceitação mundial, particularmente entre os povos cristãos – é o que se ocupa de assuntos religiosos. Trata-se, com efeito, de um tema muito desenvolvido que permite aos filatelistas tratar de capítulos distintos, curiosos e de muito interesse. Não nos seria difícil ilustrar esta crónica com vários exemplares, mas não nos ocuparemos deste vasto campo e apenas faremos algumas considerações sobre o primeiro selo que se ocupou da Religião.

Foi posto a circular em 1866 nas Ilhas Virgens, localizadas na América Central, como homenagem às onze mil virgens de que nos fala a tradição cristã. É de aceitar que houve também a intenção de divulgar, por intermédio dos selos, o porquê do nome do arquipélago. A tradição diz-nos que essas onze mil virgens, chefiadas pela mais tarde Santa Úrsula, quando viajavam de Inglaterra para França e já se encontravam nas costas da Gália, foram atacadas por povos bárbaros, não se deixando subjugar, encorajadas pela Santa, preferiram perder a vida à sua pureza, sendo selvaticamente assassinadas à punhalada nas próprias embarcações em que viajavam.

O mesmo selo foi, posteriormente, reproduzido três ou quatro vezes, sendo a última, de que temos conhecimento, em 1938. Para terminar este resumido apontamento acrescentamos que as Ilhas Virgens foram descobertas em 1493 por Cristóvão Colombo, a quem se ficou a dever também o nome por que são conhecidas.

OS SELOS E A ARMADA

GALEOTAS PORTUGUESAS

Os dois selos que apresentamos pertencem à conhecida e apreciada série de sete valores «Galeotas Portuguesas», posta a circular há precisamente dez anos e, mostram a Galeota Pequena de D. José I de 1753 e a Galeota de D. Miguel de 1831.

Com desenhos muito perfeitos e apresentados com atraentes e bem combinadas cores, os selos reproduzem fielmente algumas daquelas embarcações expostas no Museu de Marinha.

Embora primorosos em todos os aspectos, é admissível que muitos dos pormenores que caracterizam aqueles barcos não possam ser apreciados nos selos, dado que foram executados em escala muito reduzida, pelo que sem intenções publicitárias, aliás desnecessárias e fora do âmbito da «Revista da Armada» e desta sua secção, nos permitimos sugerir aos que nos lêem, uma visita àquele Museu. Certamente que mesmo os que já o conhecem, irão encontrar novas motivações de agrado, pois a história e a arte, tão intimamente entrelaçadas, mostram bem que estamos em presença de um dos maiores e mais documentados museus do género que se podem encontrar no mundo.

G. Brandão
2.º ten. SG

Curiosidades

CROSS MINISTERIAL

Há muitos anos já que o secretário de Estado Francês da Defesa, general Bigeard, efectua todos os dias o seu cross em Paris. O que é curioso, porém, é que a partir de Março p.p. o não faz sozinho, como dantes, mas acompanhado de todo o pessoal do seu Secretariado: conselheiros técnicos, oficiais do Estado Maior, secretárias e soldados ali em serviço (cerca de 100 pessoas). Em 21 de Março, todos se encontravam de madrugada no bosque de Fontainebleau para um cross de 16 quilómetros! Tomou parte também a esposa do general. Todos chegaram ao fim, embora alguns com dignidade... Os 98 participantes acabaram o passeio com um magnífico almoço ao ar livre, justa recompensa ao esforço dispendido.

(In «TAM», n.º 282, de 28-2-75)

O VÍDEO-DISCO

No próximo ano será posta à venda pela Philips Americana um sistema de vídeo-disco que ligado a uma vulgar televisão permite obter imagens e som gravados. O aparelho assemelha-se a um gira-discos vulgar e os discos também são parecidos com os discos de música correntes. O único dispositivo realmente diferente e novo é a «agulha óptica» que substitui o velho sistema de agulha dos vulgares gira-discos. A agulha é um «scanner» que tem como elemento sensível um «laser» de hélio-néon de um miliwatt. Neste tipo de equipamento o disco não é tocado pela «agulha» e portanto não se gasta nem se deteriora. A «agulha óptica» permite passar qualquer parte do disco, reproduzir as imagens ao contrário ou ao «ralenti» ou ainda passar imagem por imagem. Os promotores do novo sistema pensam em fornecer também uma espécie de mini-computador que permite, introduzindo os convenientes dados de catálogo, seleccionar imediatamente determinadas imagens fotográficas ou quadros célebres que se desejem projectar. Os preços previstos nos E. U. A. são: para o gira-discos 500 dólares e para os discos 2 a 10 dólares consoante o tamanho e o conteúdo. Uma das grandes aplicações que se espera para o sistema situa-se no âmbito das ajudas-audiovisuais para o ensino.

O. Lemos
Cap.-frag.

MEDIDAS E PESOS DO SER HUMANO

O homem mais alto do Mundo foi o americano Robert Pershing Wadlow, nascido em 1918 e falecido em 1940, com 2,72 m (pesava 199 kg).

A mulher mais alta foi a americana Jane Bunford, nascida em 1895 e falecida em 1922, com 2,41 m.

O ser humano mais pequeno foi a alemã Pauline Musters, nascida em 1876 e falecida em 1895. Quan-morreu, media 61 cm e pesava 4 kg.

O homem mais pesado foi o americano Robert Earl Hugues, nascido em 1926 e falecido em 1958, com 485 kg.

A mulher mais pesada foi a americana Flora Mae Jackson, nascida em 1930 e falecida em 1965, com 381 kg.

O ser humano mais leve foi a mexicana Lucia Zarate, nascida em 1863 e falecida em 1899. Pesava 1,100 kg à nascença e 2,125 kg aos 17 anos. Atingiu o máximo peso – 5,900 kg – aos 20 anos de idade.

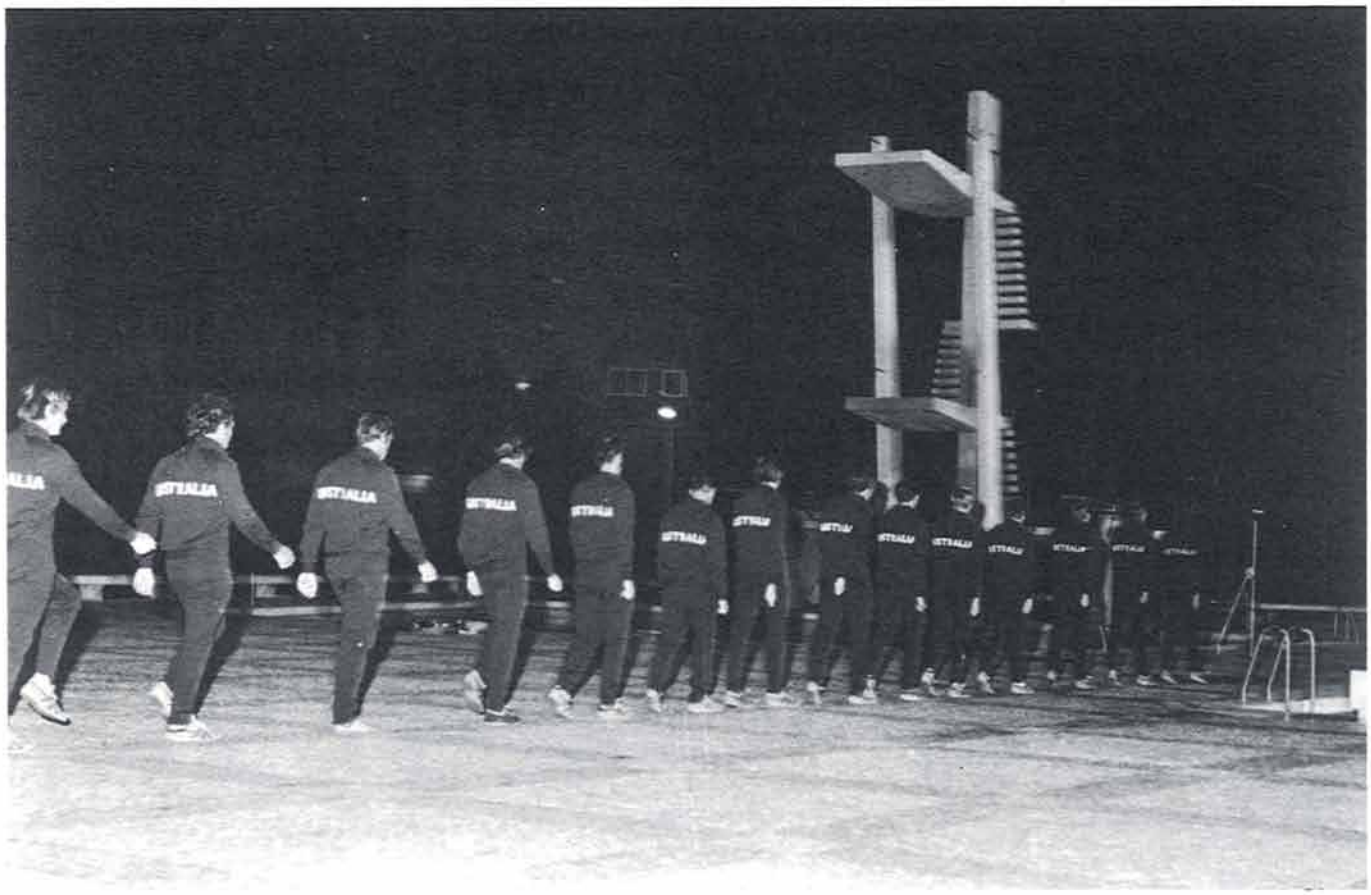
O ser humano que viveu mais tempo foi o canadiano Pierre Jouhert, nascido em 1701 e falecido em 1814, com a idade de 113 anos. Em Portugal, o record pertence a Maria Luísa Jorge com 108 anos.

O HOMEM PODERÁ VIVER 100 ANOS... PELO MENOS !

Segundo declarou numa entrevista o eminente professor de medicina francês Jean Hamburguer, o homem vive agora, em média, 72 anos, quando em 1750 vivia trinta e em 1900 quarenta e cinco. O facto deve-se, segundo aquele cientista, ao progresso da ciência médica que, na sua opinião, está ainda «na infância».

Parece que não virá longe o homem viver 100 anos... pelo menos.

Reportagem



NADADORES-SALVADORES AUSTRALIANOS COLABORAM COM O INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

No passado mês de Agosto esteve em Portugal uma equipa australiana de nadadores-salvadores, formada por 17 especialistas da Australian Surf Team, que veio divulgar aos monitores do Instituto de Socorros a Náufragos as técnicas mais modernas de salvamento.

A equipa de nadadores-salvadores australianos terminou no nosso país uma longa digressão através da Europa, em cujas praias demonstrou as suas técnicas de salvamento no mar, tendo entre nós feito algumas exibições públicas além dos ensinamentos ministrados a nadadores-salvadores portugueses.

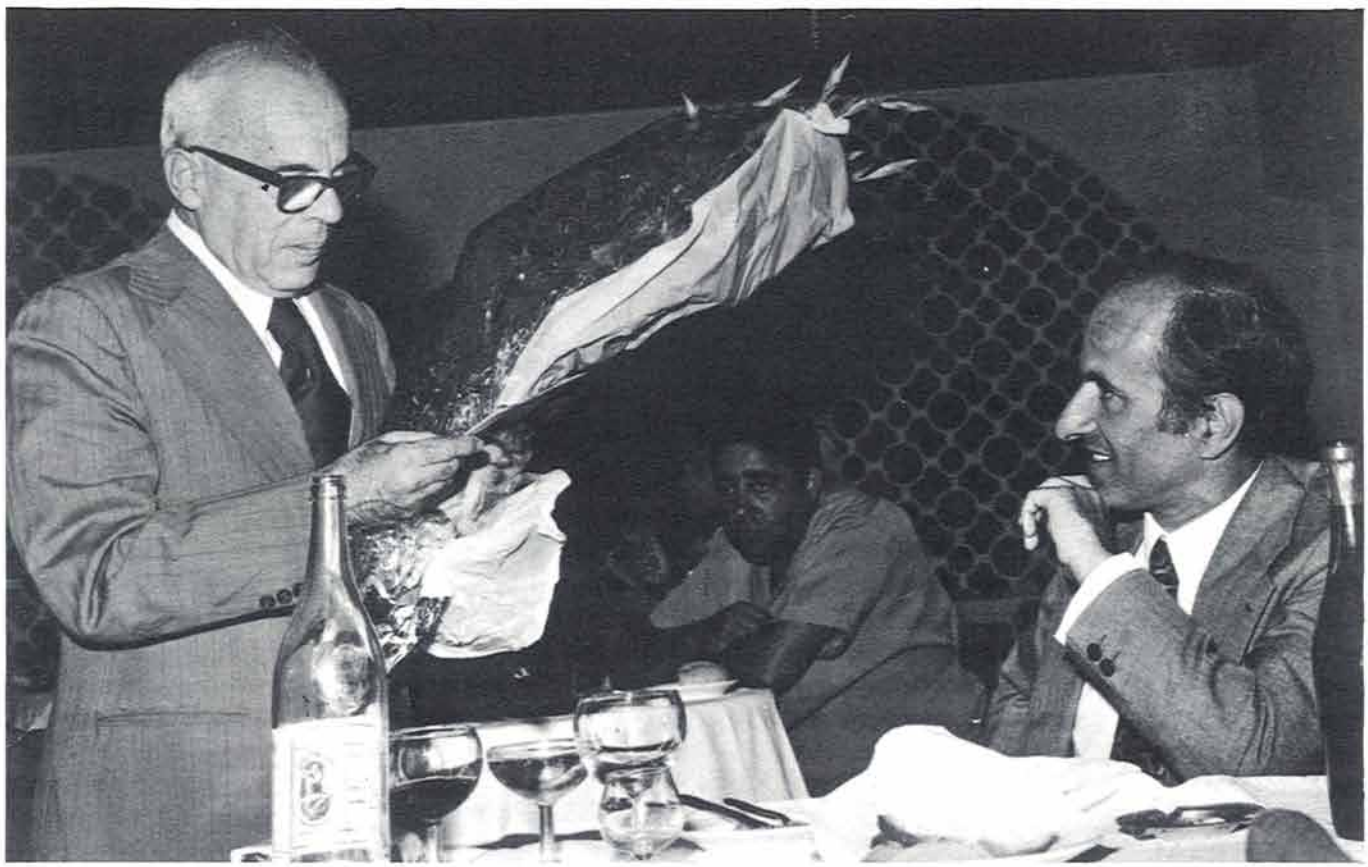
O grupo, chefiado por Paul Smith, presidente do Ocean Beach Surf-Live-Savin Club, de Nova Gales do Sul, cuja visita faz parte da actual campanha de dinamização de evitar acidentes nas praias promovida pelo Instituto de Socorros a Náufragos, actuou publicamente nas praias da Costa da Caparica, da Ericeira, do Guincho e na Praia Grande tendo-se exibido também na piscina dos Olivais, em Lisboa.

Ainda acerca da actuação do Instituto de Socorros a Náufragos na actual época balnear, cabe recordar que nas praias dos arredores de Lisboa e do Porto estão a ser utilizados helicópteros da Força Aérea nas acções de salvamento a banhistas e nadadores imprevidentes.

TRÊS OFICIAIS DA ARMADA FORAM MINISTROS NO V GOVERNO PROVISÓRIO

O capitão-de-mar-e-guerra Silvano Ribeiro (Defesa Nacional), o capitão-de-fragata Correia Jesuíno (Comunicação Social e Cultura) e o capitão-tenente EMQ Quitério de Brito (Indústria e Tecnologia), foram os oficiais da Armada que, como ministros das pastas indicadas, fizeram parte do V Governo Provisório, formado pelo general Vasco Gonçalves (Primeiro-Ministro) após uma crise governamental que durou 28 dias.

A respectiva posse realizou-se no Palácio de Belém, no dia 8 de Agosto último e foi conferida pelo Presidente da República, general Costa Gomes, à qual esteve presente o Chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo, bem como os membros do Directório do Conselho Superior da Revolução e a maioria dos elementos deste Conselho.

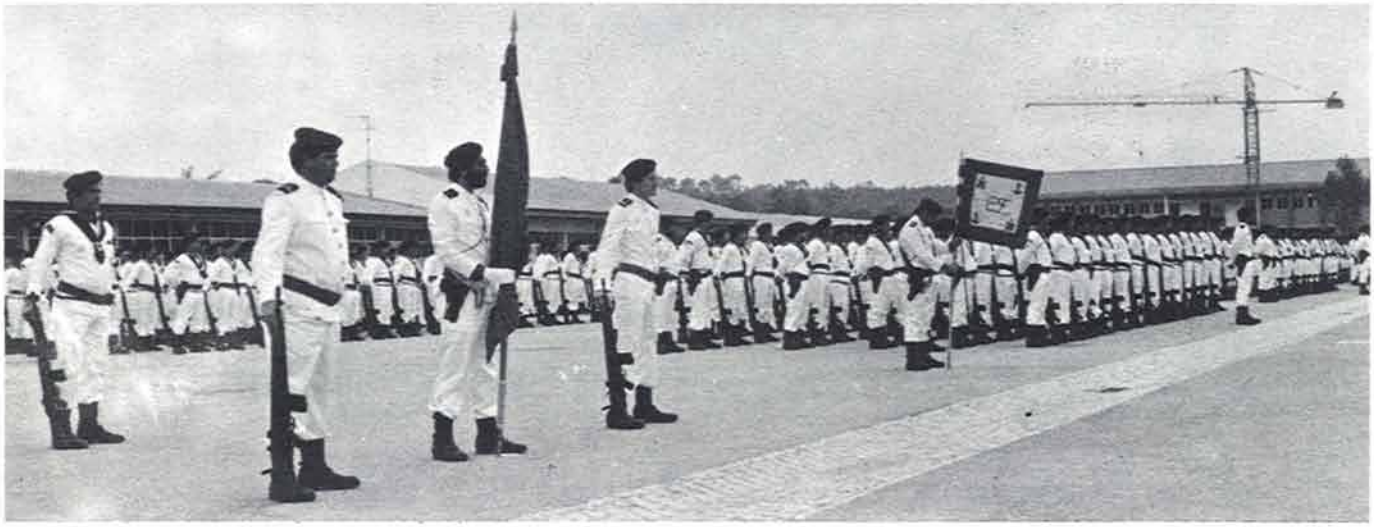


MEIO SÉCULO AO SERVIÇO DAS CONSTRUÇÕES NAVAIS DA ARMADA

No passado dia 11 de Agosto, efectuou-se no restaurante «A Floresta», no Ginjal, um almoço promovido pelo pessoal da Direcção das Construções Navais de homenagem ao seu mais antigo servidor — Alberto dos Santos Matos, chefe de secção do Q. P. C. M. D. N. (M).

Este funcionário, que acaba de completar meio século ao serviço das construções navais da Armada — primeiro no antigo Arsenal de Marinha e depois na Direcção das Construções Navais —, viu-se rodeado de quase todos os elementos que prestam serviço nesta Direcção e de alguns outros que por lá passaram — militares e civis —, os quais testemunharam ao homenageado a muita simpatia e respeito que lhes merece.

N. R. — *A «Revista da Armada» associa-se à justa homenagem prestada a tão dedicado servidor da Corporação. São homens como este, com farda ou sem ela, que fazem da Marinha o que ela é...*



PRIMEIRO JURAMENTO DE BANDEIRA NA ESCOLA DE FUZILEIROS

Cerca de 400 recrutas da 2.ª incorporação do ano de 1975 juraram bandeira no dia 14 de Agosto último, na Escola de Fuzileiros, em Vale do Zebro, data em que terminaram o 1.º IMB (Instrução Militar Básica), que pela primeira vez se efectuou naquele estabelecimento escolar.

Presidiu à cerimónia o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo; estiveram também presentes o vice-chefe do Estado-Maior da Armada, interino, capitão-de-mar-e-guerra Filgueiras Soares; o comandante Naval do Continente, interino, capitão-de-mar-e-guerra Vasco Belmarço da Costa Santos, e o director do Serviço de Instrução, capitão-de-mar-e-guerra Carmo Fernandes, além de outras entidades militares e civis, que foram recebidos pelo comandante da Escola de Fuzileiros, capitão-de-fragata Geraldes Freire, e outros oficiais da respectiva guarnição.

Dado início à cerimónia, o 2.º-gr. FZ n.º 1553/75, Gomes, que também jurou bandeira, fez a habitual exortação aos seus camaradas, seguindo-se a entrega de prémios escolares e a leitura da fórmula do juramento, terminando o acto com o desfile dos novos grumetes fuzileiros.
Finalmente, ao ar livre, foi servido um almoço volante aos juramentados e familiares assistentes ao juramento de bandeira, em que também tomaram parte as entidades presentes e a guarnição da Escola.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA NA FORÇA DE FUZILEIROS DO CONTINENTE

No dia 20 de Agosto findo, o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo, esteve na Força de Fuzileiros do Continente para conferir posse ao novo comandante, interino, capitão-tenente Reis Rodrigues.
Após o acto de transmissão de comando do capitão-de-fragata Ribeiro Pacheco — que irá comandar o Corpo de Fuzileiros — ao capitão-tenente Reis Rodrigues, o vice-almirante Pinheiro de Azevedo, que estava acompanhado de vários oficiais superiores da Armada, dirigiu-se às forças em parada dizendo da sua satisfação em ter podido estar novamente junto dos homens que comandava no glorioso dia 25 de Abril, afirmando, a certa altura: «sois a garantia de que a Revolução seguirá com bom rumo, rumo ao socialismo como vós o quisestes em Abril de 1974».
Presentes também na cerimónia vários comandantes de unidades e representações da Comissão Representativa dos Sargentos da Armada (CRSA) e da Comissão Dinamizadora do Associativismo das Praças (CDAP).
Finalmente, após o almoço, o chefe do Estado-Maior da Armada teve uma reunião de trabalhos com o SDE da Força de Fuzileiros e GDES das diversas unidades.

O CONTRA-ALMIRANTE LEONEL CARDOSO É O NOVO ALTO-COMISSÁRIO EM ANGOLA

Numa breve cerimónia realizada no Palácio de Belém, no passado dia 30 de Agosto, o Presidente da República, general Costa Gomes, empossou nos cargos de alto-comissário e comandante-chefe das Forças Armadas em Angola o contra-almirante Leonel Cardoso, que até ao momento desempenhou as funções de comandante naval daquele território.

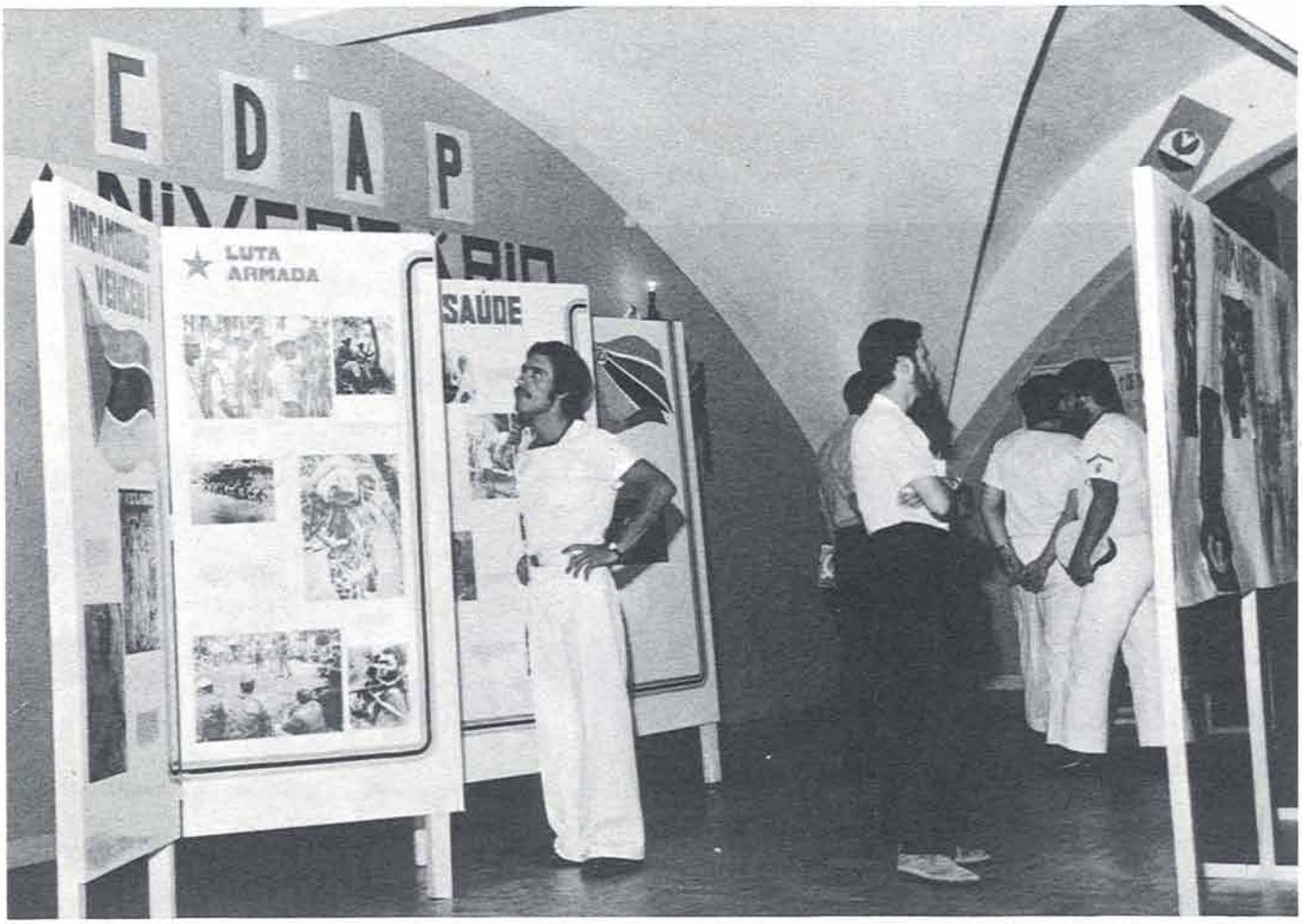
Ao acto assistiram, entre outras individualidades, o Primeiro-Ministro, general Vasco Gonçalves; o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo; O vice-primeiro-ministro, tenente-coronel Arnão Metelo, e os ministros da Comunicação Social e do Trabalho, Capitão-de-fragata Correia Jesuíno e major Costa Martins, respectivamente.

DOIS NAVIOS DE GUERRA TURCOS EM LISBOA

Em visita de rotina, chegaram ao porto de Lisboa e atracaram na doca de Marinha, no dia 31 de Agosto último, os TCG's «Karamursel» e «Kerempe» da Armada turca, comandados pelos primeiros-tenentes Erkut Karaos Man e Faruk Sunar, respectivamente.

No dia imediato, o comandante do «Karamursel» deslocou-se ao Alfeite onde apresentou cumprimentos ao comandante naval do Continente, capitão-de-mar-e-guerra Vasco Costa Santos, que, por intermédio do primeiro-tenente Glória Patrício, retribuiu os cumprimentos a bordo daquele navio.

A estadia destes navios no Tejo, que era de três dias, foi prolongada devido a grave avaria nas máquinas do «Kerempe», que havia já originado o atraso da chegada.



FESTIVIDADES COMEMORATIVAS DO 1.º ANIVERSÁRIO DA CDAP

A Comissão Dinamizadora do Associativismo de Praças (CDAP) elaborou um programa festivo para comemorar o seu 1.º aniversário, do qual constaram várias cerimónias realizadas de 1 a 8 de Setembro.

Assim, no dia 1, na Casa do Militar da Armada, foi inaugurada uma exposição fotográfica e documental alusiva ao «25 de Abril», onde também se encontravam expostas fotografias de visitas de grupos militares a Cuba e à República Democrática Alemã, dos quais fazia parte uma praça da Armada representativa da CDAP

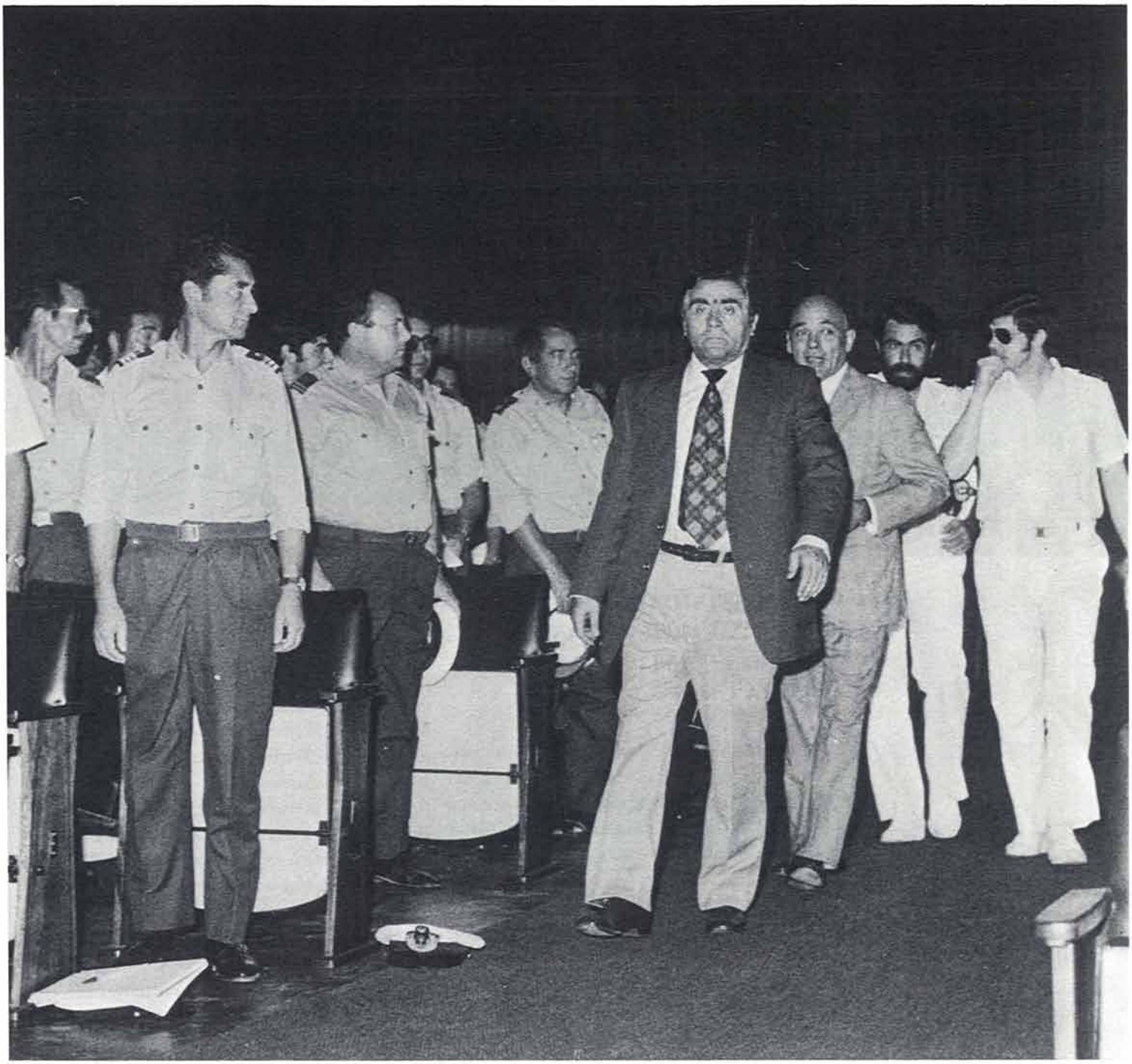
Assistiram à inauguração o capitão-de-fragata ECN Martins Guerreiro, membro do Conselho da Revolução e chefe do gabinete do CEMA; o capitão-de-fragata Ribeiro Pacheco, comandante do Corpo de Fuzileiros; representantes do Centro de Dinamização e Esclarecimento da Armada, da Assembleia de Delegados dos Oficiais da Armada e da Comissão Representativa dos Sargentos da Armada.

No dia 2, na Base Naval de Lisboa, nos Grupos n.os 1 e 2 de Escolas da Armada, na Força de Fizileiros do Continente e na Escola de Fuzileiros, realizaram-se sessões de esclarecimento.

No auditório da Escola Naval, no Alfeite, efectuou-se no dia 3 a anunciada noite de teatro dedicada a todas as praças e seus familiares, na qual o agrupamento teatral de Mem Martins representou a peça de Brecht, em um acto, «As Espingardas da Mãe Carrar».

Nos dias 4, 6, 7 e 8 de Setembro, verificaram-se igualmente outras cerimónias de que daremos notícia no nosso próximo número.

REUNIU A ASSEMBLEIA DO MFA DA ARMADA



No passado dia 3 de Setembro, reuniu no auditório da Escola Naval, no Alfeite, a Assembleia do MFA da Armada, cujos trabalhos foram presididos pelo chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo.

Por decisão da Assembleia não foi tornado público qualquer comunicado acerca dos assuntos tratados na reunião.

REUNIU
A ASSEMBLEIA DO MFA

No dia 5 de Setembro último, reuniu na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, a Assembleia do MFA. Na sessão que foi presidida pelo Chefe do Estado, general Costa Gomes, e em que o Exército e a Força Aérea estiveram representados pelos respectivos chefes dos Estados-Maiores, generais Carlos Fabião e Morais e Silva, e a Armada esteve presente com todos os seus delegados, à frente dos quais o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Pinheiro de Azevedo, foi resolvido dar nova composição ao Conselho da Revolução que passou a ser constituído por 20 membros, além do Presidente da República, que presiderá — 8 do Exército, 6 da Armada e 6 da Força Aérea.

Os representantes da Marinha de Guerra são os seguintes oficiais: vice-almirantes Pinheiro de Azevedo e Rosa Coutinho, capitão-de-mar-e-guerra MN Ramiro Correia, capitão-de-fragata ECN Martins Guerreiro, capitão-tenente EMQ Miguel Judas.

Foi decidido que o actual Conselho da Revolução procederá com urgência à sua reestruturação, a qual deverá ser apresentada na próxima Assembleia do MFA.

Quarto de Folga

SENSO DE HUMOR

A criação na Armada da especialização em Educação Física, foi recebida, pela maioria, tanto quanto temos na ideia, com um agrado muito relativo.

Sobretudo para aqueles oficiais que já tinham posto em mente virem a ser artilheiros, torpedeiros ou da T. S. F., aparecer-lhes a hipótese de serem nomeados para «fazer ginástica», caía nos seus destinos como verdadeira calamidade.

A verdade é que, para o primeiro curso, tanto quanto nos recorda e confirma o que atrás dissemos, não houve voluntários.

Resultou, do facto, serem nomeados oficiais, que passaram a encarar o destino com mais ou menos filosofia ou amargura, mas sempre com certa dose de inconformismo de quem lhe acontece o que não deseja.

De um deles, que infelizmente já não pertence à lista dos vivos pois a morte o levou muito cedo, recordamos nós que, encaixou o desgosto, resolvendo encarar o curso com certa ironia e desprezo, que tocou as raias da inconveniência.

Era uma pessoa de um espírito mordaz, por vezes contundente, mas repleto de humor especial, onde, muitas vezes, só os atentos descortinavam, facilmente a intenção malévola.

Como possuia uma memória-excepcional, daquelas que raramente se vêem em mais alguém, servida de uma inteligência fóra do vulgar, o camarada que estamos relembrando, levou o curso com uma perna às costas, como se costuma dizer e, como tinha o tal espírito mordaz e não gostava do que lhe acontecera, vingava-se adoptando um procedimento que – notava-se – não agradava aos instrutores.

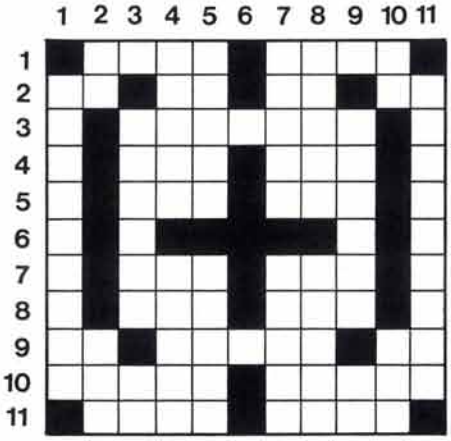
Estes, oficiais do exército, iam aguentando de cara alegre, por honra da firma e paciência e deferência para com os camaradas de marinha, mas disfarçando dificilmente o seu desagrado por aquelas graças, que tinham, por vezes, laivos de sarcasmo.

A coisa ia sendo falada quando, num exame escrito a que os alunos foram submetidos para a sua classificação geral, o nosso herói, à pergunta nele formulada de «qual é o papel da Educação Física», escreveu como resposta, com a maior calma deste mundo, a simples e curta frase de duplo sentido: «O papel higiénico».

Se soubessem a dificuldade que ele teve para conseguir que o júri não levasse a resposta para o lado da irreverência... até perderiam a vontade de rir, que certamente tiveram. Dessa vez a coisa esteve séria e número muito baixo para, por aquela, pagar todas as outras.

Capt. Zuzara

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Campo; rio da Alemanha ocidental, afluente do Reno. 2 – Apelido (inv.); vogal repetida; preposição; batráquio. 3 – Perdiz na época do cio. 4 – Preposição; pronome pessoal. 5 – Reduza a pó; de modo nenhum (inv.). 7 – Modo de dizer; naquele lugar. 8 – Argola; variedade de carboneto de cálcio usado para escrever. 9 – Símbolo químico da prata; nome da estrela Beta da constelação do Perseu; pêlo de certos animais. 10 – Algirão; medida antiga (pl.). 11 – Mais mau; albino.

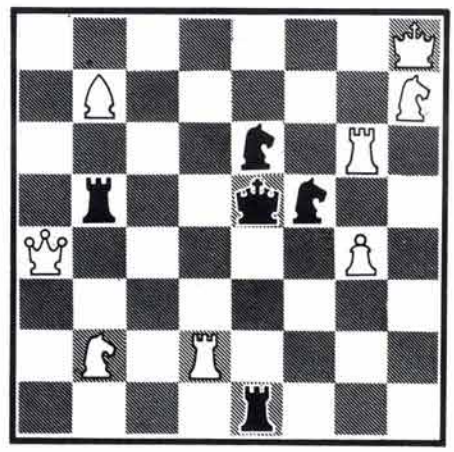
VERTICAIS; 1 – Minaretes. 2 – Art. feminino; pequena cidade francesa, capital do departamento dos Altos Alpes. 3 – Filamentos que pendem da base das folhas de certas palmeiras e de que se fazem cordas; nome de uma letra grega. 4 – Condição de réu; oráculo. 5 – Que é do ar; que serve para moer. 7 – Doce; nome dado às praças públicas entre os gregos. 8 – Coloca em mala; arbusto aleáceo de flores aromáticas oriundas da Pérsia. 9 – Vermelho mineral; consoante dobrada. 10 – Letra grega (inv.); nome de uma árvore cuja casca aromatiza o vinho. 11 – Resina de lentisco utilizada em vernizes e em odontologia (pl.).

(Solução na pág. 34)

Carmo Pinto
1.°-sarg. H

XADREZ

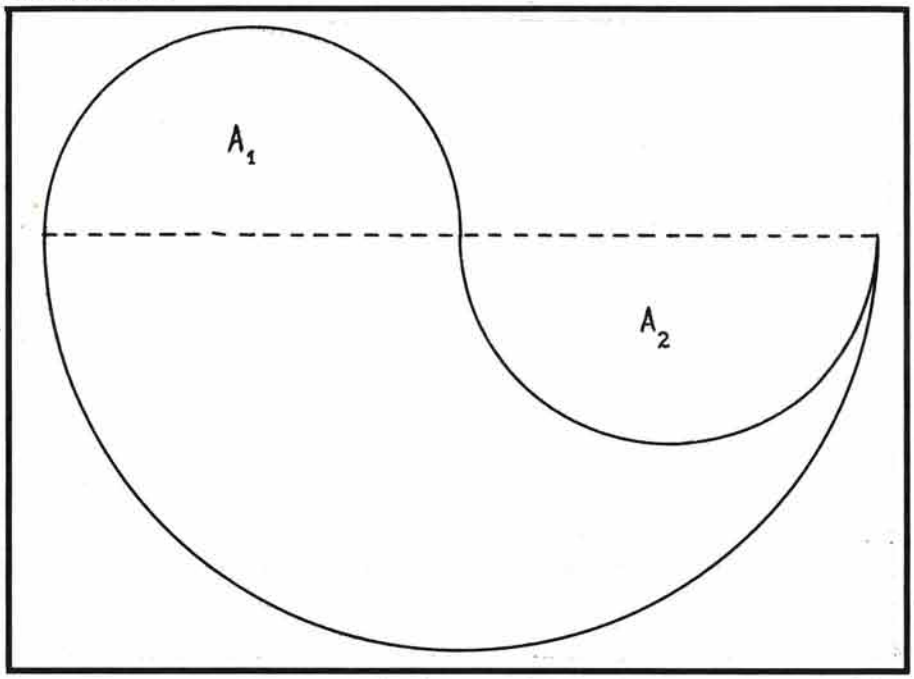
(Solução na pág. 34)



As brancas jogam e dão mate em dois lances.

CONSURSO N.º 49

Sorteio de um prémio entre as respostas certas



O «Tira-o-pé», velho astuto e brincalhão, tem um bocado de terreno com a forma que na figura se indica com a linha a cheio (as áreas dos semi-círculos A_1 e A_2 são iguais), e pretende dar esta propriedade aos dois irmãos «Malhado» e «Pirolas» se conseguirem dividir igualmente o bolo.

Serão os leitores capazes de ajudar os manos na resolução do problema?

Rui J. B. Soares
Ex-2.º-ten. TE RN

PASSATEMPO

___ R _
_ I _____
____ O
___ S __

_____ D _
_ O

___ M __
_ U _____
_ N __
___ D _____
___ O

Substituindo os traços por letras o leitor encontrará os nomes de alguns rios do Mundo.

(Solução na pág. 34)

SEASA
Cabo aux. RA

LOGOGRIFOS COMPRIMIDOS

1 – × × / × ×

2 – K / Edifício

3 – Qual Igual / Qual Igual

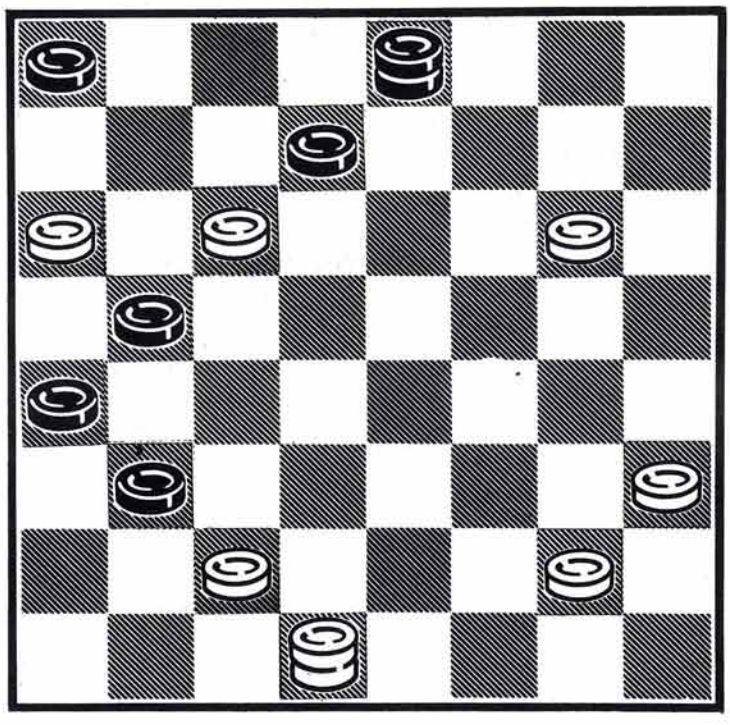
4 – ×1365 dias

5 – 2 S

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

(Solução na pág. 34)

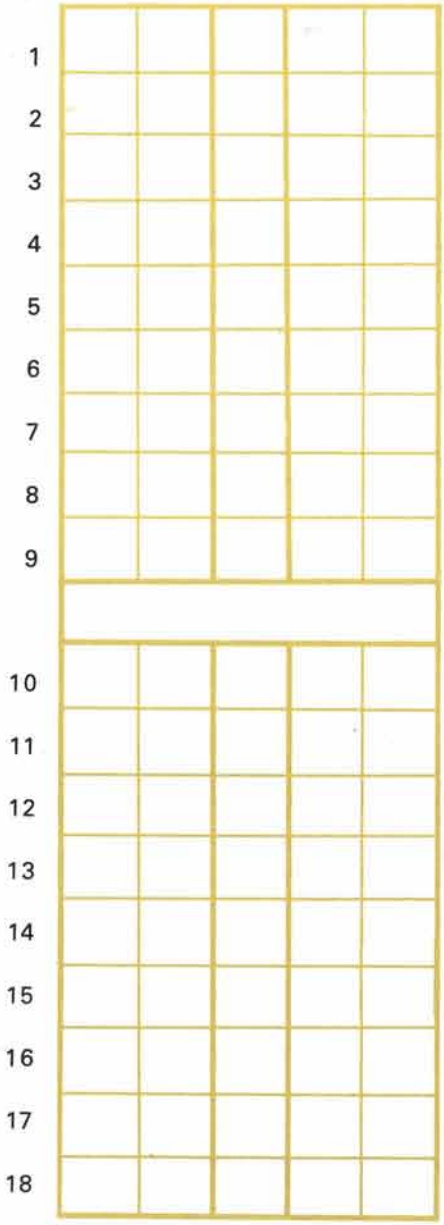
DAMAS



Jogam as brancas e ganham.

(Solução na pág. 34)

PILHA DE PALAVRAS



1 – Aparelhar. 2 – Corpúsculo.
3 – Colecção. 4 – Prevenção.
5 – Arrostar. 6 – Avivar.
7 – Grainha. 8 – Penhor.
9 – Cheiro. 10 – Porção de estopa.
11 – Circo. 12 – Antes. 13 – Brasa.
14 – Cordão. 15 – Forte. 16 – Ara.
17 – Goiveiro. 18 – Soprar.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará os nomes de dois tipos de embarcações usadas na ria de Aveiro. Este problema tem a particularidade de as palavras se iniciarem pela letra «A».

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

–É pá! Sabes jogar o brigde?...

SOLUÇÕES

DAMAS

Brancas	**Pretas**
1. 3 - 17	12 - 3 = D
2. 5 - 10	3 - 13
3. 17 - 3	30 - 17
4. 23 - 30 = D	20 - 15
5. 9 - 13	17 - 10 (ou 6)
6. 3 - 17	15 - 12 *(a)*
7. 30 - 21	12 - 8
8. 21 - 24	16 - 12
9. 17 - 3 e ganham.	

(a) Se:

6.	15 - 11
7. 30 - 21 e ganham	

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Angra; Meno. 2 – As; ee; em; rã. 3 – Garelas. 4 – Até; ela. 5 – Moa; oan. 7 – Tom; ali. 8 – Aro; giz. 9 – Ag; Algol; lã. 10 – Sanga; rasas. 11 – Pior; assa.

VERTICAIS: 1 – Almadenas. 2 – As; Gap. 3 – Gamuta; ni. 4 – Reato; orago. 5 – Aérea; molar. 7 – Méleo; agora. 8 – Emala; Lilás. 9 – Sandiz; ss. 10 – Or; laa. 11 – Almécegas.

PASSATEMPO

Zaire, Vístula, Congo, Niassa; Colorado, Pó; Niémen, Guadiana, Indo, Guadalquivir, Ebro.

LOGOGRIFOS COMPRIMIDOS

1 – Desencantos.
2 – Sobrecasaca.
3 – Cada qual com o seu igual.
4 – Desumano.
5 – Parece.

XADREZ

Brancas	**Pretas**
1. Tf2	
2. Txf5/mate	

Há pelo menos quatro hipóteses com cheque ao segundo lance; veja se os descobre.

PILHA DE PALAVRAS

1 – Armar. 2 – Átomo. 3 – Atlas. 4 – Aviso. 5 – Arcar. 6 – Atear. 7 – Arilo. 8 – Arras. 9 – Aroma. 10 – Arméu. 11 – Arena. 12 – Arás. 13 – Áscua. 14 – Ataca. 15 – Arnaz. 16 – Altar. 17 – Aleli. 18 – Aflar. (Moliceiro; mercantel).

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 47

A) – Júlio Diniz
B – Eça de Queiroz
C – Ramalho Ortigão
D – Pinheiro Chagas
E – Fialho de Almeida

VENCEDOR: Julião Quintinha Guerreiro, cabo C Força de Fuzileiros.

Navio-escola «Sagres» – Na hora da baldeação é uma alegria a bordo.

Em qualquer porto o navio-escola «Sagres» desperta a curiosidade do público.

Actividades nas Escolas da Armada

Grupo n.º 2 de Escolas da Armada – Escola de Armas Submarinas – Instrução do torpedo MK 44.

Grupo n.º 2 de Escolas da Armada – Escola de Artilharia – Instrução da peça MK de 100 mm.

(Fotos de A. Fernandes, fotóg. do Gab. de Fotog. do E. M. A.)